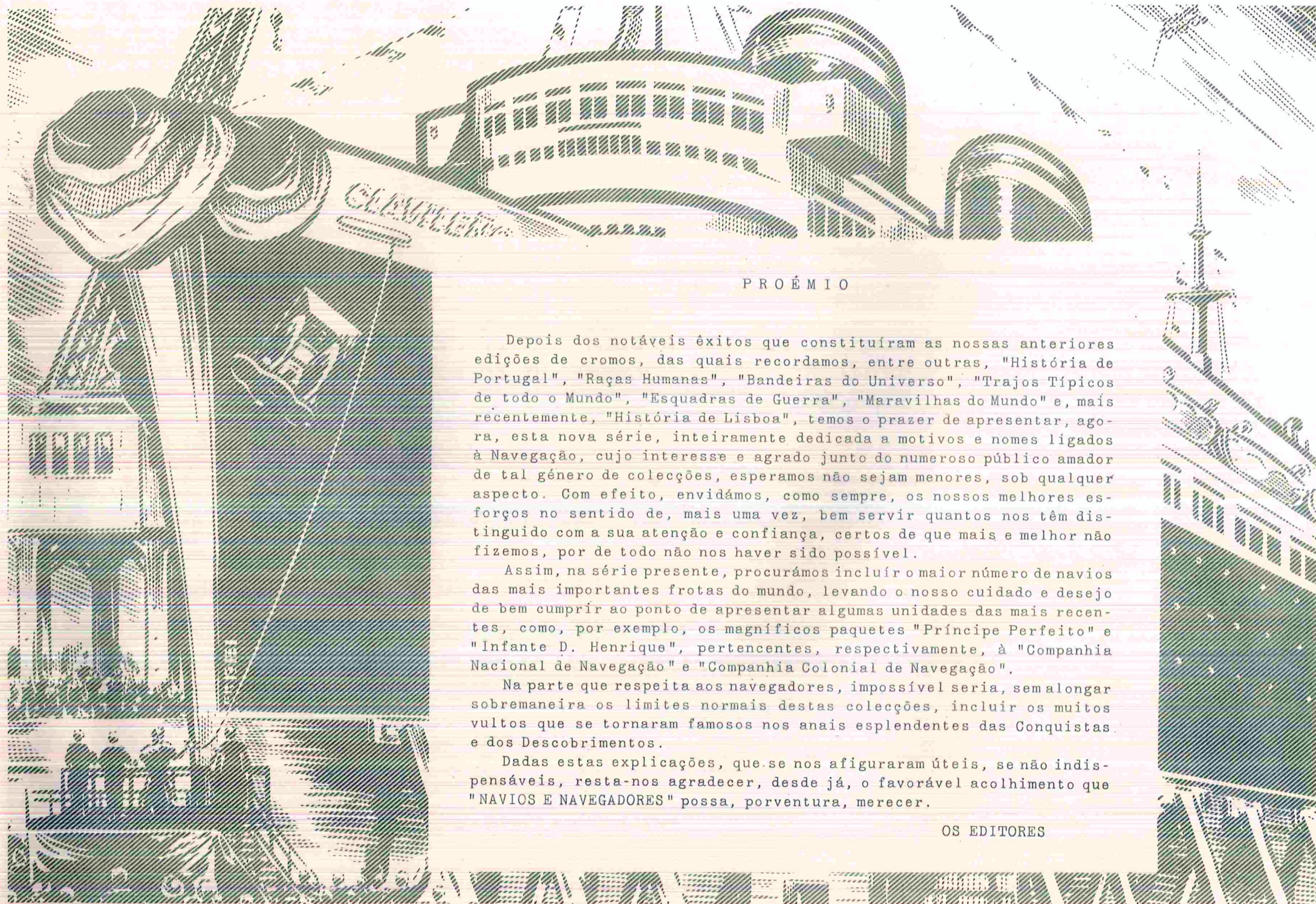
NAVIOS E NAVEGADORES

nova e sensacional colecção de cromos

PROÉMIO

Depois dos notáveis êxitos que constituíram as nossas anteriores edições de cromos, das quais recordamos, entre outras, "História de Portugal", "Raças Humanas", "Bandeiras do Universo", "Trajos Típicos de todo o Mundo", "Esquadras de Guerra", "Maravilhas do Mundo" e, mais recentemente, "História de Lisboa", temos o prazer de apresentar, agora, esta nova série, inteiramente dedicada a motivos e nomes ligados à Navegação, cujo interesse e agrado junto do numeroso público amador de tal género de colecções, esperamos não sejam menores, sob qualquer aspecto. Com efeito, envidámos, como sempre, os nossos melhores esforços no sentido de, mais uma vez, bem servir quantos nos têm distinguido com a sua atenção e confiança, certos de que mais e melhor não fizemos, por de todo não nos haver sido possível.

Assim, na série presente, procurámos incluir o maior número de navios das mais importantes frotas do mundo, levando o nosso cuidado e desejo de bem cumprir ao ponto de apresentar algumas unidades das mais recentes, como, por exemplo, os magníficos paquetes "Príncipe Perfeito" e "Infante D. Henrique", pertencentes, respectivamente, à "Companhia Nacional de Navegação" e "Companhia Colonial de Navegação".

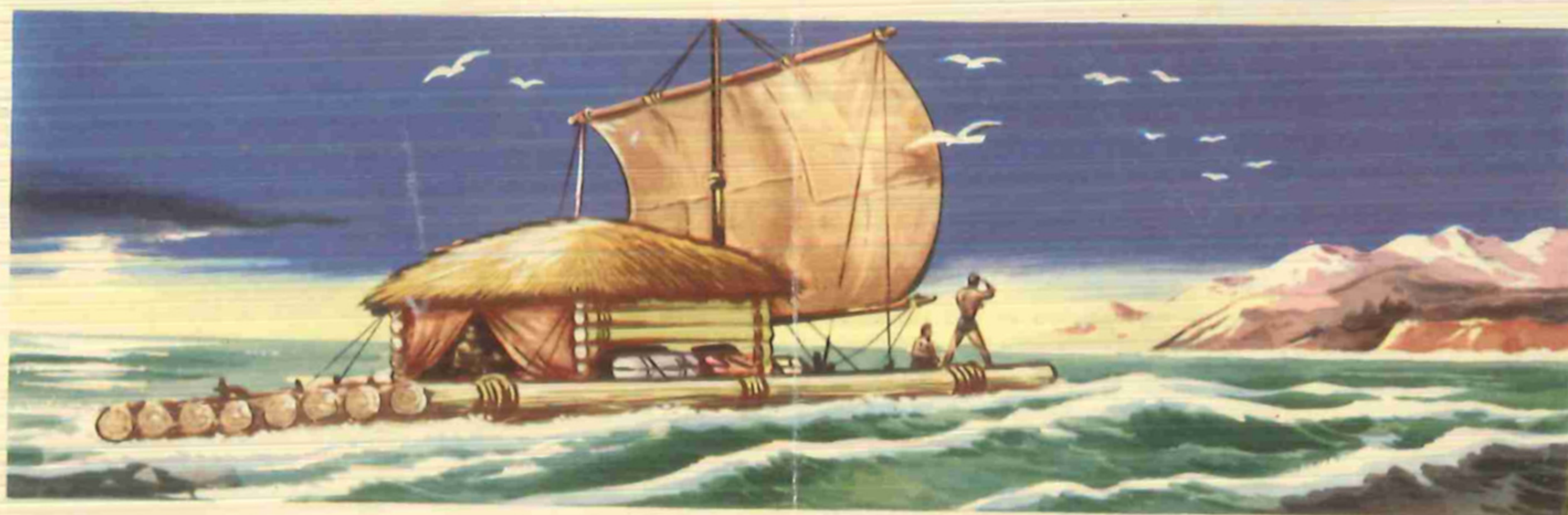
Na parte que respeita aos navegadores, impossível seria, sem alongar sobremaneira os limites normais destas colecções, incluir os muitos vultos que se tornaram famosos nos anais esplendentes das Conquistas e dos Descobrimentos.

Dadas estas explicações, que se nos afiguraram úteis, se não indispensáveis, resta-nos agradecer, desde já, o favorável acolhimento que "NAVIOS E NAVEGADORES" possa, porventura, merecer.

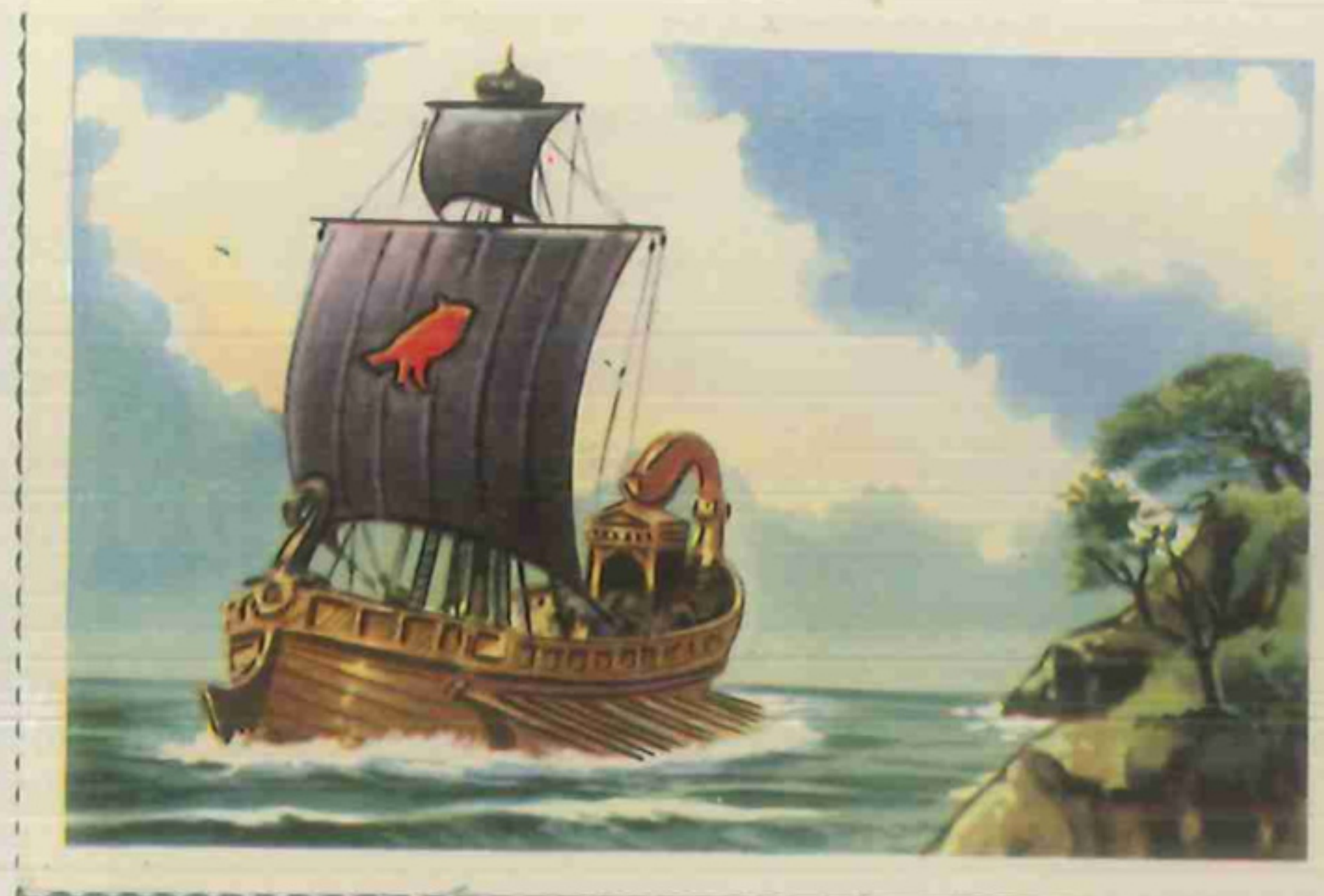
OS EDITORES

O MAR

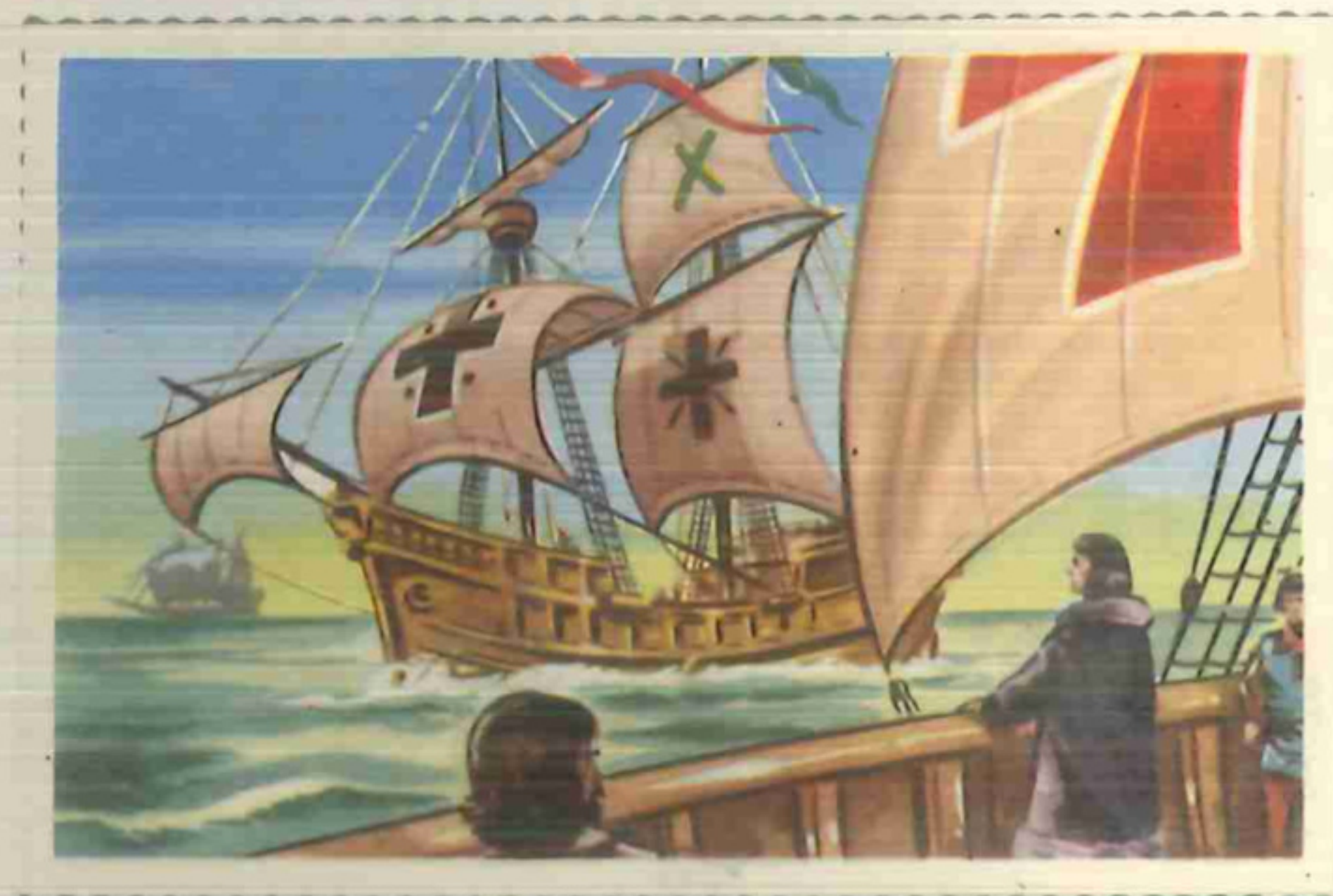
Em épocas já muito remotas, quando não existia ainda a espécie humana, o mar cobria com as suas águas quase toda a superfície da Terra; e essas águas mantiveram-se durante largos anos inavegadas, até que o homem surgiu no nosso planeta e sentiu a necessidade de sulcá-las.

A primeira embarcação consistia simplesmente num tronco de árvore afeiçoado com toscas ferramentas; e, deste modo, se criou a navegação, que tão vasto e importante papel havia de desempenhar nas relações entre os homens de todos os recantos da Terra.

O homem primitivo aventurou-se nos oceanos em demanda de locais mais propícios para a sua subsistência; por isso, todos os seus esforços convergiam no sentido de descobrir os meios mais práticos e seguros de se deslocarem sobre essas tão desconhecidas como perigosas imensidades líquidas.

No número dos primeiros navegadores de que há notícia, contam-se os polinésios, que, segundo os investigadores modernos, atingiram nas suas almadias (embarcações compridas e estreitas) as costas do Chile. O contínuo contacto com o mar, em virtude de viverem em pequenas ilhas, aguçou-lhes o engenho.

Os Chineses e os Malaios foram os primitivos povos que navegaram pelas águas que circundam as costas da Birmânia e da Índia. A notável argúcia e a proverbial paciência dos orientais empregaram-se, a fundo, na investigação dos melhores processos de atravessarem o mar.

Os Gregos e os Romanos abriram à navegação todas as rotas mediterrânicas. Com o desfiar dos anos, o homem conseguiu, à custa de muitos e porfiados esforços, novas possibilidades para o seu transporte sobre as águas. E a habitual placidez do Mediterrâneo constituiu importante ajuda nos seus propósitos.

Os Portugueses facultaram as rotas de África à navegação; e, em 1498, comandados por Vasco da Gama, chegaram até à longínqua Índia. Em 1500, Pedro Álvares Cabral descobriu o Brasil. Pouco a pouco, estabeleceu-se uma série de linhas náuticas, cuja segurança aumentava com o progresso dos meios empregados.

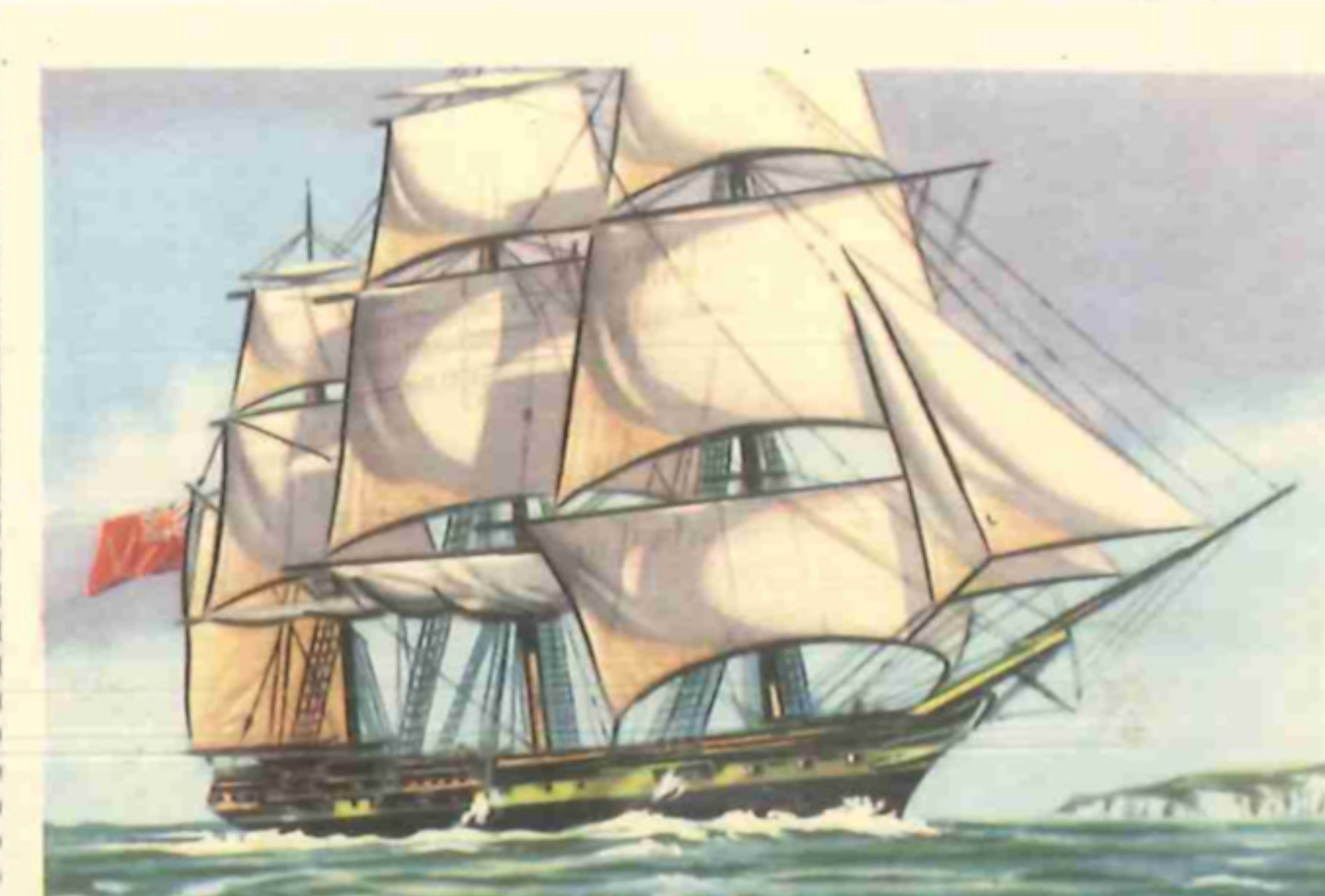
Os «Vikings» foram os primeiros que se atreveram a cruzar o Atlântico Norte, alcançando, inclusivamente, as zonas polares. Com as suas sólidas embarcações e o vigor da sua raça, tornaram-se donos de vastas extensões marítimas.

Cristóvão Colombo, ao descobrir a América, em 1492, abriu a rota do Atlântico, pela ilha denominada hoje Cuba. O famoso navegador cometeu assim uma façanha a todos os títulos notável, e o mar começou a parecer menos misterioso e agressivo às mentes supersticiosas dos marinheiros.

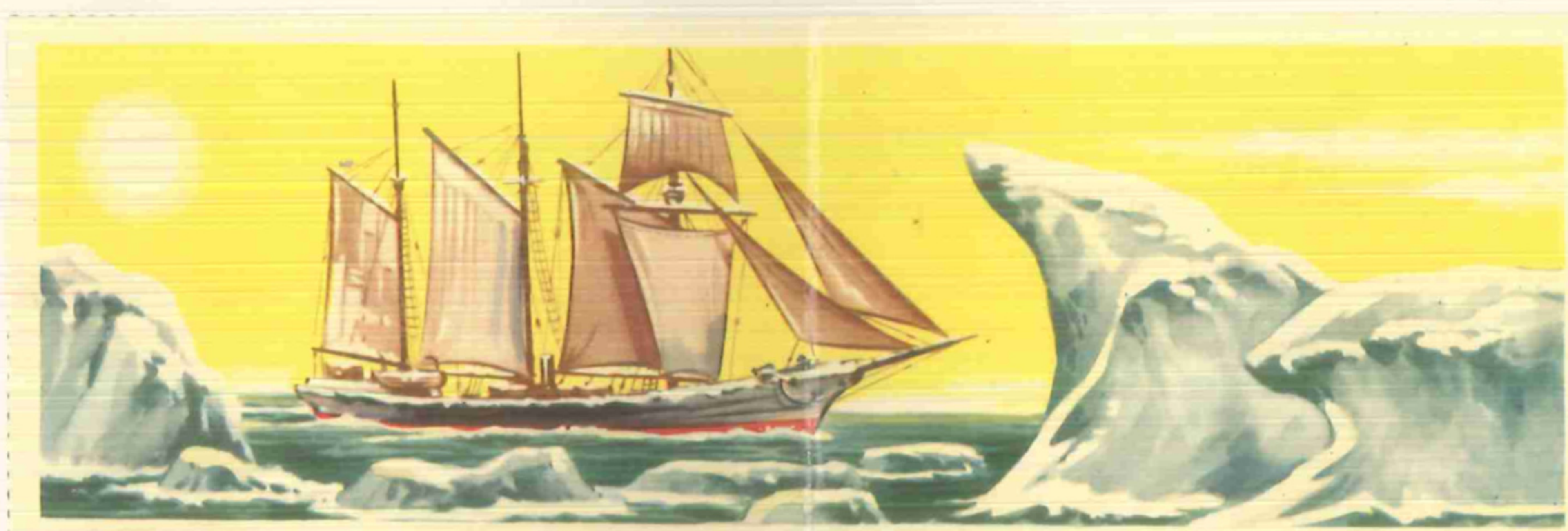
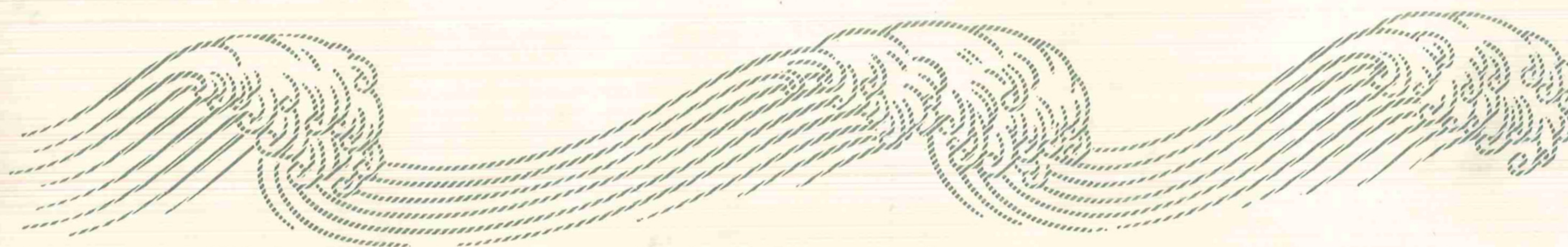
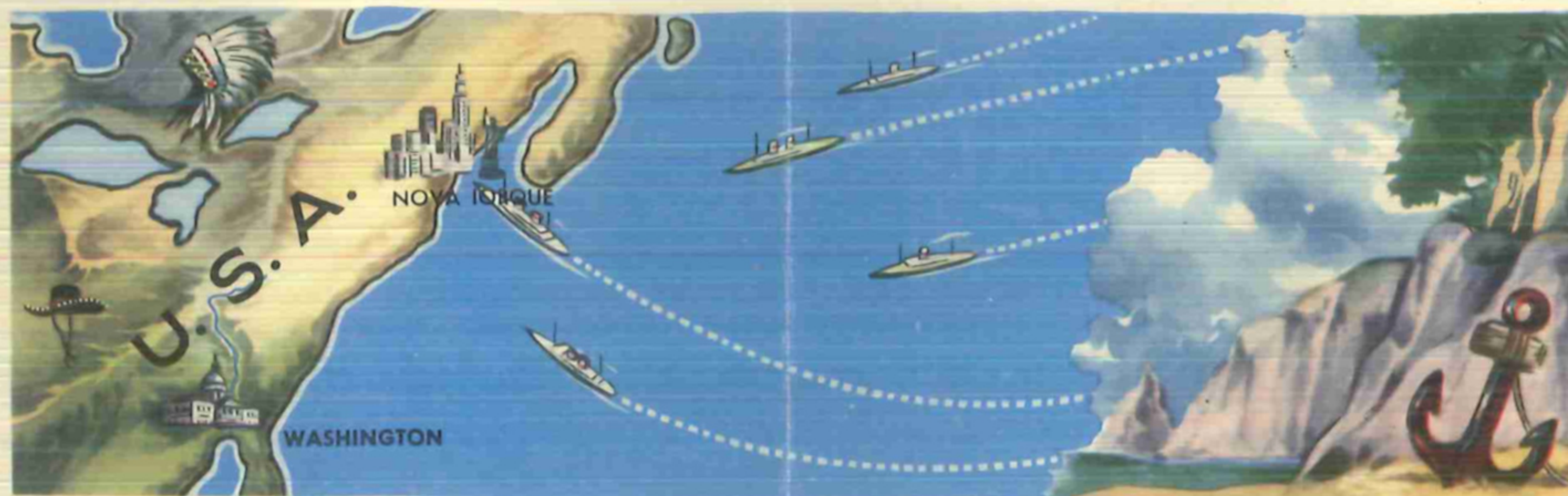
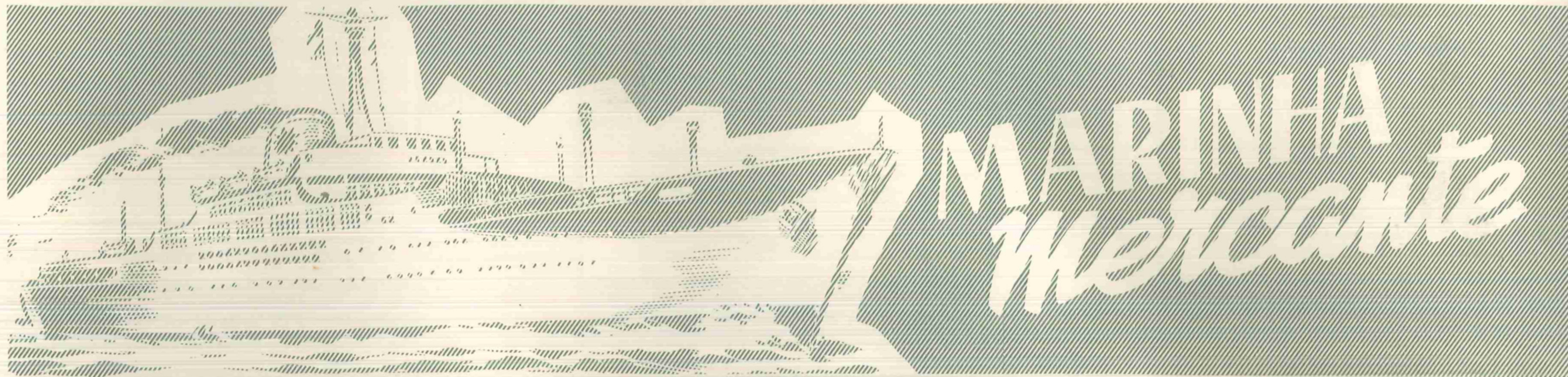
João Cabot, célebre navegador inglês, veneziano de origem, descobriu a Terra Nova e o Canadá, abrindo, deste modo, a rota para o continente americano (1425-1498). O mar convertia-se em senda indispensável para a conquista de novas terras e novos costumes.

Fernão de Magalhães, navegador português, estabelece o caminho do Atlântico para o Pacífico, descobrindo o estreito que perpetua o seu nome (1470-1521). Novas regiões continuam a desvendar-se à curiosidade insaciável dos navegantes que sulcam corajosamente os mares.

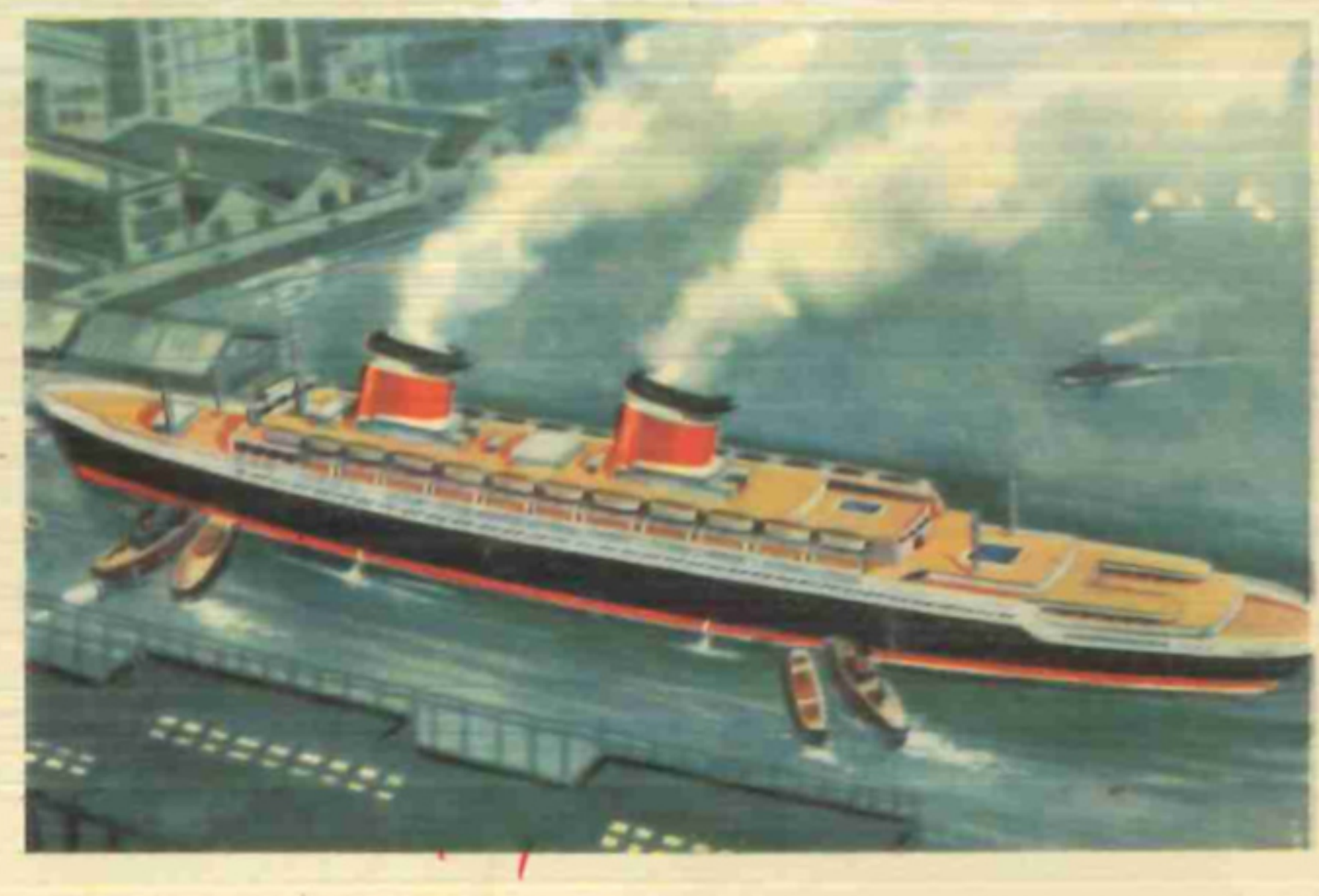
No século XVI, descobrem-se as rotas da Oceânia. Portugueses e Espanhóis, à compita, empenham-se em rasgar cada vez mais as brumas de terror e mistério que, durante milénios, haviam permanecido invioladas.

Já não são exclusivamente os navegadores que enfrentam os perigos do elemento líquido. A rota para o Japão é feita por piedosos e destemidos missionários. Um deles, São Francisco Xavier, deixou recordações indeléveis naquelas longínquas paragens.

As naus de Veneza abrem as rotas do Ocidente para o Extremo Oriente, nos séculos XV e XVI. A república veneziana, seguindo os exemplos de Portugal e Espanha, também se distingue brilhantemente na árdua tarefa de dar novos mundos ao mundo.

No século XIX, a rota do Atlântico é feita pelos gigantescos «Clippers», no transporte do trigo americano para os portos europeus. A navegação, fruto de curiosidade e conquista nos primeiros tempos, converteu-se em instrumento do comércio, e os seus benefícios em prol da humanidade são extraordinários.

O almirante norte-americano Richard Bird, em 1928, segue para o Pólo Sul, levando a cabo extraordinária façanha, semelhante à de Roald Amundsen, digna de perdurar em letras de oiro nos anais da navegação de todos os tempos.

Em 1925, Roald Amundsen, explorador norueguês, abre à navegação a rota do Pólo Norte. Pràticamente, não resta uma só milha marítima por explorar, e os homens dispõem de soberania absoluta em todos os mares e oceanos. A jornada foi morosa e difícil, mas compensadora.

ROTA DO ATLÂNTICO NORTE (Dos portos europeus para os americanos de Halifax e Nova Iorque). Foi nesta rota que se afundou o navio italiano «André Dória». É idêntica, no percurso, à rota seguida pelos antigos emigrantes ingleses do «Mayflower».

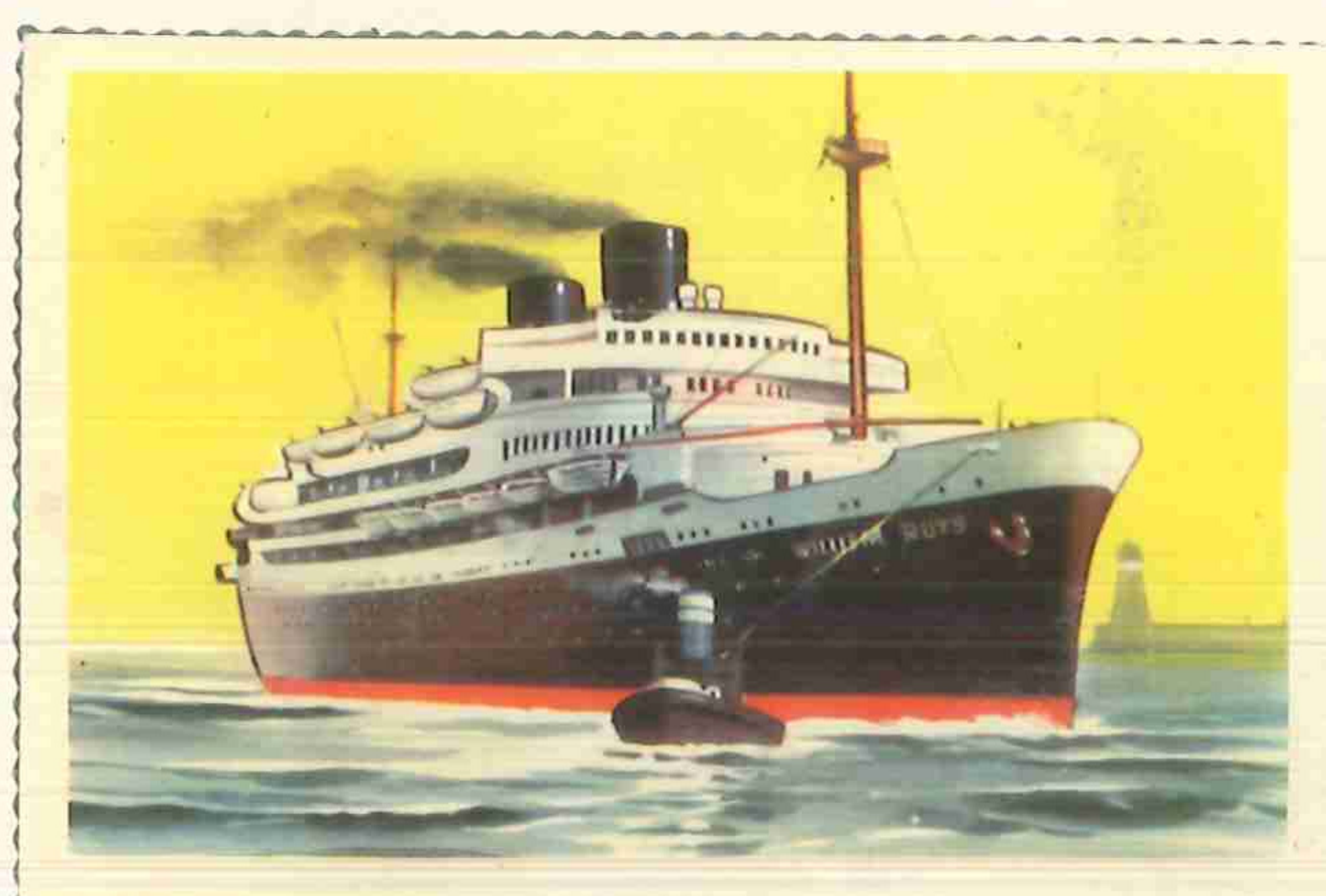
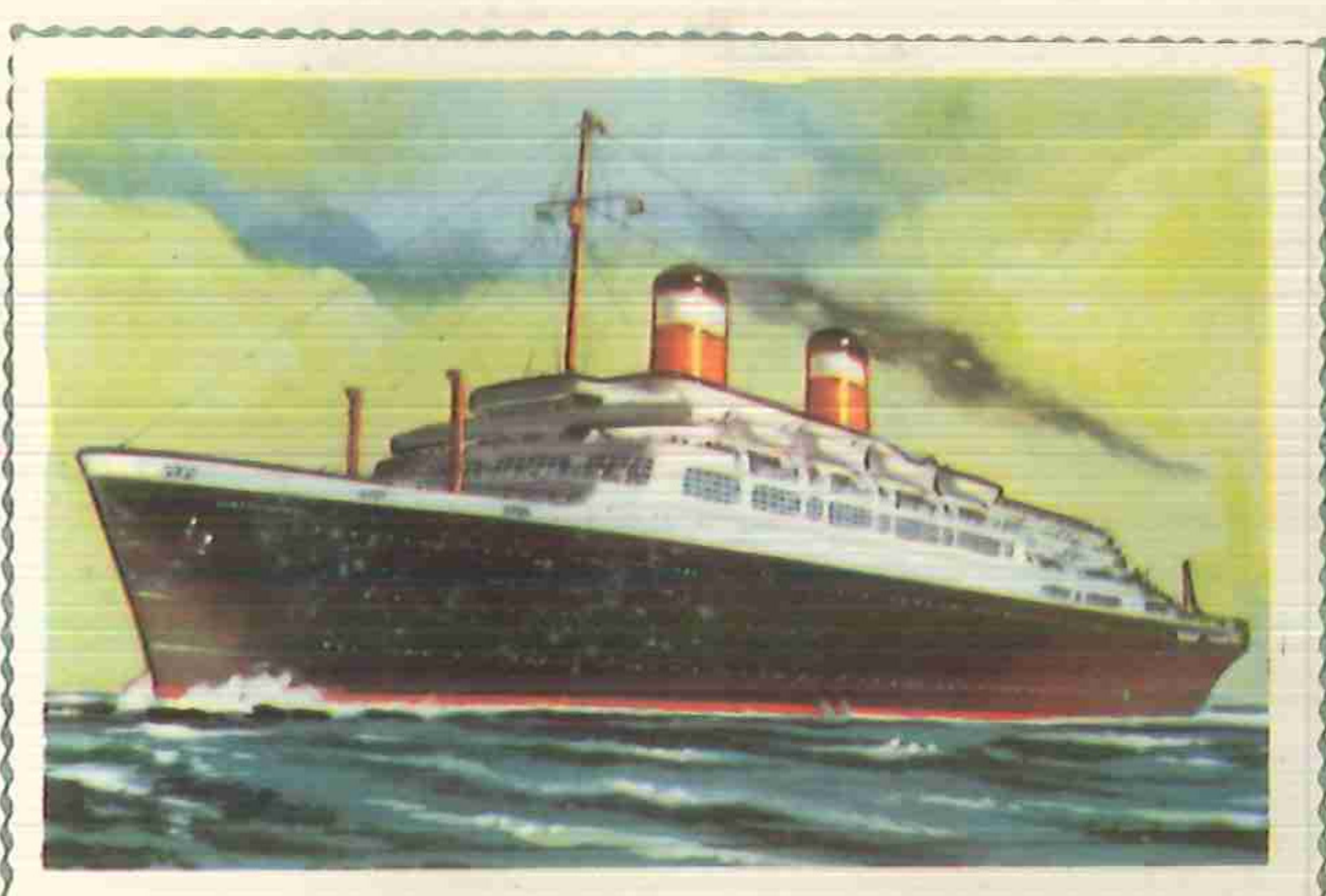
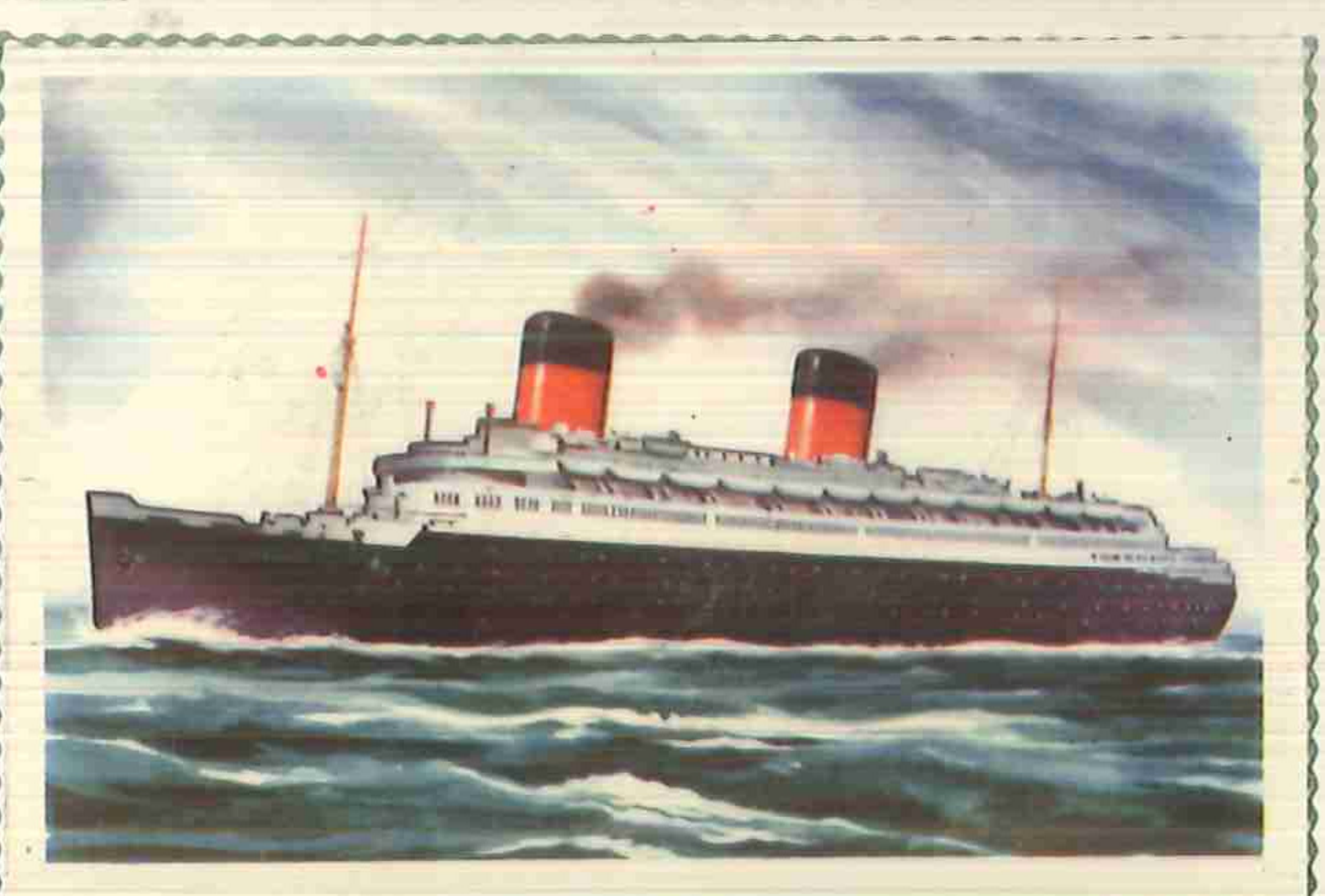
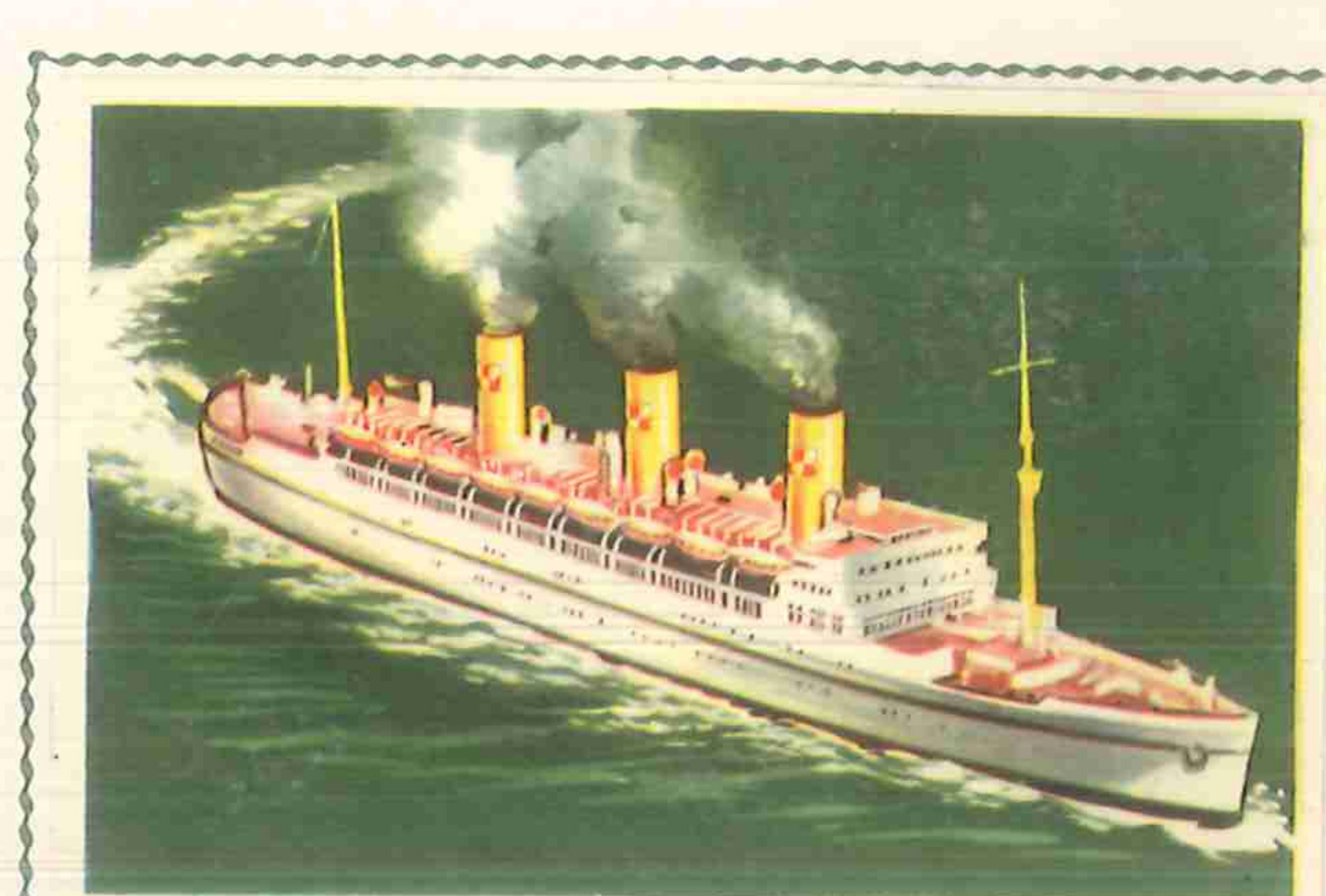
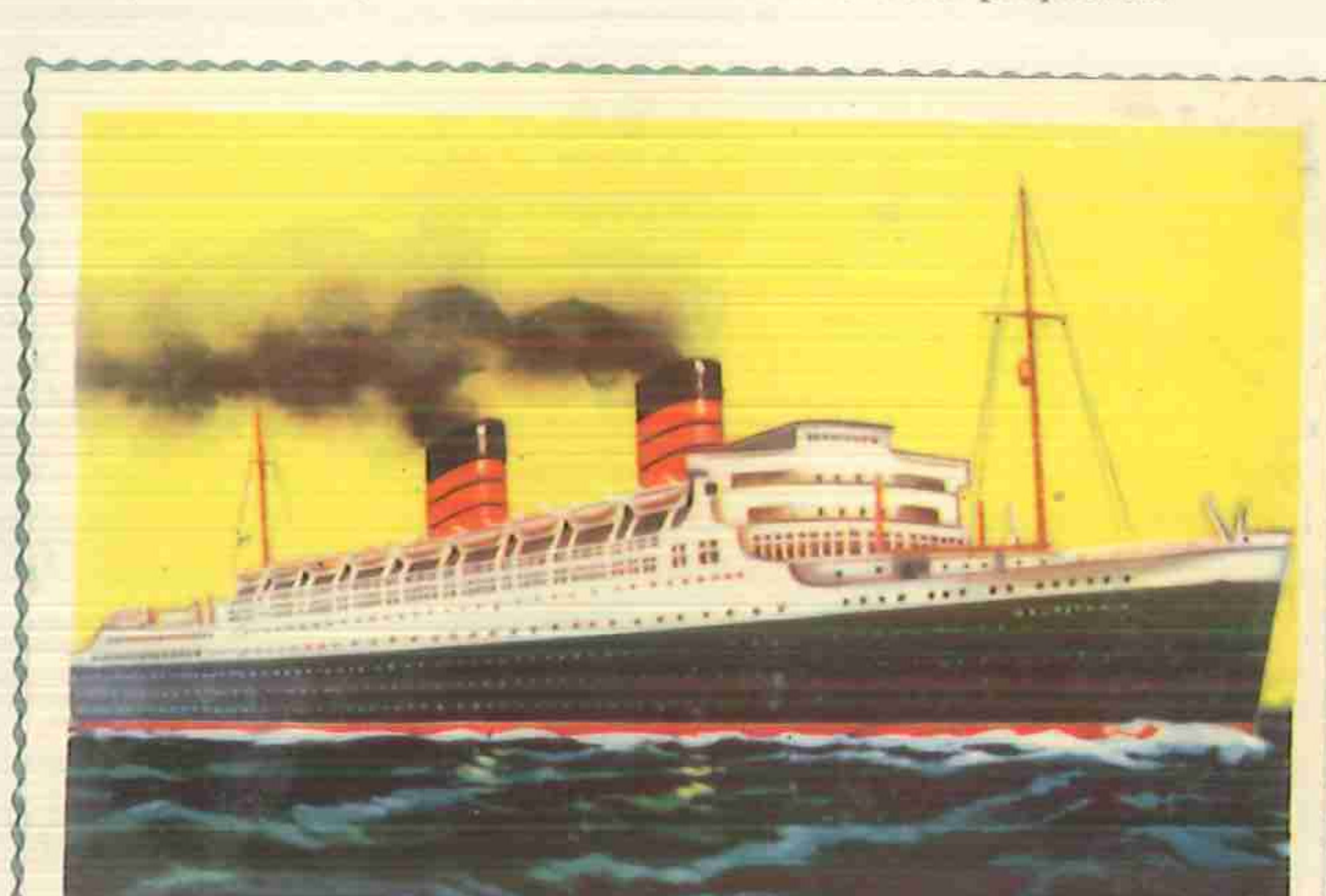
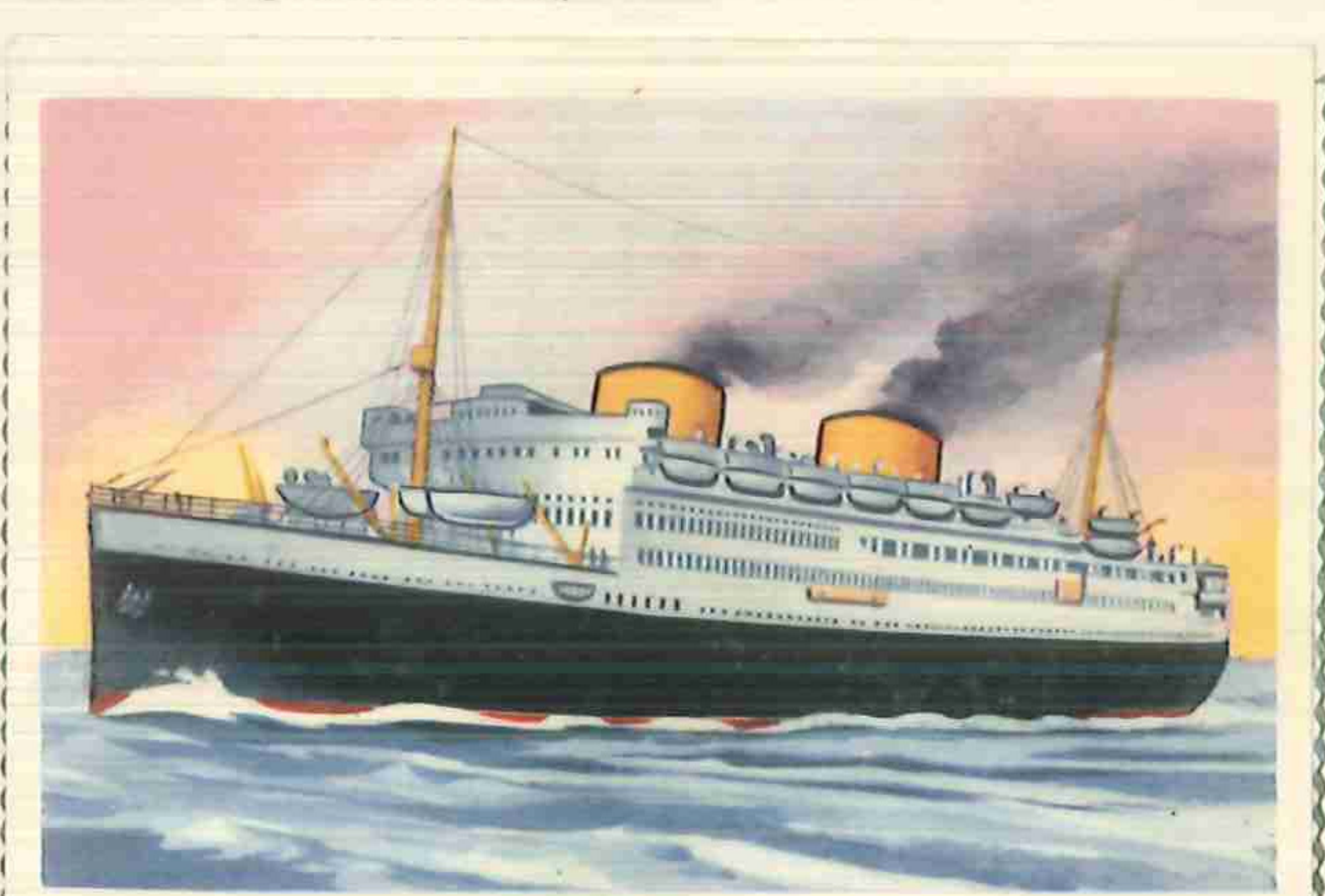
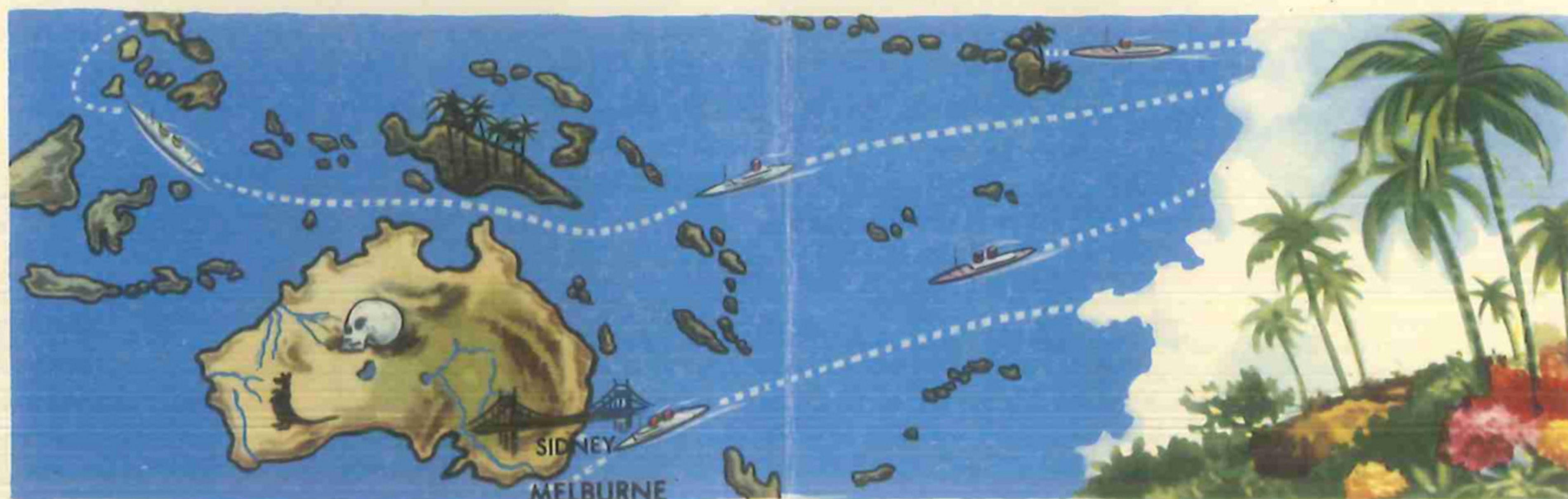
QUEEN ELIZABETH (83.673 toneladas). Navio inglês da «Cunard», em serviço na travessia do Atlântico Norte. Um modelo de técnica e de bom-gosto, especialmente construído para proporcionar aos seus passageiros o maior conforto e segurança.

QUEEN MARY (81.000 toneladas). Outro dos maiores transatlânticos do mundo, pela sua tonelagem e capacidade. Construído pelos ingleses e destinado à linha Inglaterra-Estados Unidos, em nada inferior ao «Queen Elizabeth» em velocidade e esplendor.

UNITED STATES (53.329 toneladas). Dos mais modernos e gigantescos barcos da frota mercante norte-americana, destinado ao serviço entre Nova Iorque e Southampton, e provido de todos os requisitos da moderna navegação.

ILE DE FRANCE (44.356 toneladas). Elegante paquete francês de passageiros, que se salientou no salvamento dos náufragos do transatlântico italiano «André Dória». Mas os anos passam depressa para os grandes navios, e o «Ile de France» foi retirado do serviço recentemente.

CRISTÓVÃO COLOMBO (29.191 toneladas). Gémeo do «André Dória», este desaparecido num trágico acidente em pleno oceano. O «Cristóvão Colombo», construído na Itália, é a maior e mais moderna unidade da frota mercante daquele país.

FRANCONIA (20.341 toneladas). Navio inglês da «Cunard». Outro dos magníficos e mais modernos transatlânticos que fazem a carreira Inglaterra-Estados Unidos, em rápidas e seguras viagens.

CANADÁ (6.931 toneladas). Navio sueco, em serviço na rota do Atlântico Norte. Embora de tonelagem inferior à dos outros famosos transatlânticos que fazem a mesma carreira, o «Canadá» oferece iguais comodidades e garantias.

WILLEM RUYS (21.119 toneladas). Navio holandês de linhas modernas. Foi construído para a rota Holanda-Estados Unidos, e rivaliza com os melhores transatlânticos ingleses, norte-americanos e italianos em serviço no Atlântico.

INDEPENDENCE (23.719 toneladas). Moderno navio de passageiros dos Estados Unidos. Os norte-americanos, decididos a manter o seu prestígio no mar, construíram nos últimos anos magníficos transatlânticos, entre os quais o que figura neste cromo.

LIBERTÉ (51.839 toneladas). Também a França não descura o seu prestígio marítimo com a construção de soberbas naves transatlânticas. O «Liberté» é um dos maiores barcos franceses de passageiros. Faz a carreira França-América do Norte.

EMPRESS OF SCOTLAND (26.313 toneladas). Navio inglês, em serviço na linha Inglaterra-Canadá, que muito contribui para o grande prestígio das carreiras regulares da Grã-Bretanha, servidas por modernos e confortáveis paquetes.

MAURITANIA (35.674 toneladas). Veterano paquete inglês da «Cunard», para o serviço da carreira Europa-América. Ainda que lançado à água há muitos anos, o «Mauritânia» mantém-se, todavia, na primeira linha.

ALCÂNTARA (22.607 toneladas). Navio inglês, destinado a linha Inglaterra-América do Sul. Salienta-se pela beleza e harmonia das suas linhas, bem como pelo grande número de comodidades que proporciona aos seus passageiros.

ROTA DO PACIFICO — Desde a Califórnia ao Japão, passando pelas ilhas Haway, é uma das linhas percorridas por maior número de barcos. Foi a rota seguida pelos valorosos descobridores da Oceânia.

EMPIRE FOWEY (19.121 toneladas). Imponente navio inglês, em serviço na rota do Pacífico, com luxuosos camarotes e toda a espécie de distracções para os passageiros, que desfrutam, assim, viagens deliciosas.

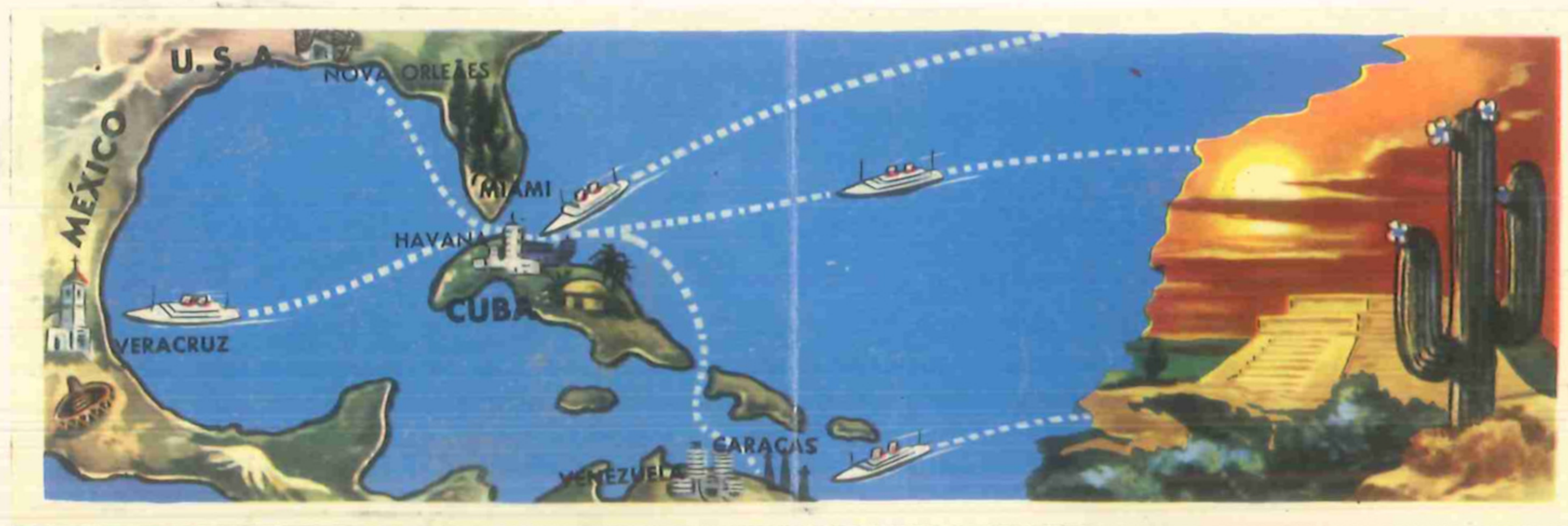
LURLINE (18.564 toneladas). Transatlântico americano, em serviço na rota do Pacífico e as ilhas Haway. Ainda que sem alcançarem a tonelagem dos grandes paquetes que efectuam a travessia do Atlântico, também no Pacífico se encontram importantes navios de passageiros.

SOUTHERN CROSS (20.204 toneladas). Moderníssimo navio inglês de passageiros. A sua principal característica é a chaminé colocada na popa, o que lhe confere fisionomia distinta do comum dos barcos da sua classe.

TRIGLAY (3.383 toneladas). Navio jugoslávio, destinado ao transporte de passageiros entre a Europa e os portos do Pacífico. Tão longa travessia não impede os passageiros de desfrutarem neste barco, relativamente pequeno, de todas as comodidades.

HOEISAN MARU (10.229 toneladas). Navio misto japonês, em serviço no Pacífico. A sua velocidade máxima é de 21 nós por hora. Os barcos mistos de passageiros e de carga são de absoluta necessidade nas grandes carreiras regulares.

CHEFF M. MIJOTTE (2.745 toneladas). Navio misto francês, dotado de todos os requisitos modernos. Serve os portos europeus, e, ao mesmo tempo que permite o transporte de grandes quantidades de mercadorias, proporciona aos passageiros uma grata viagem.

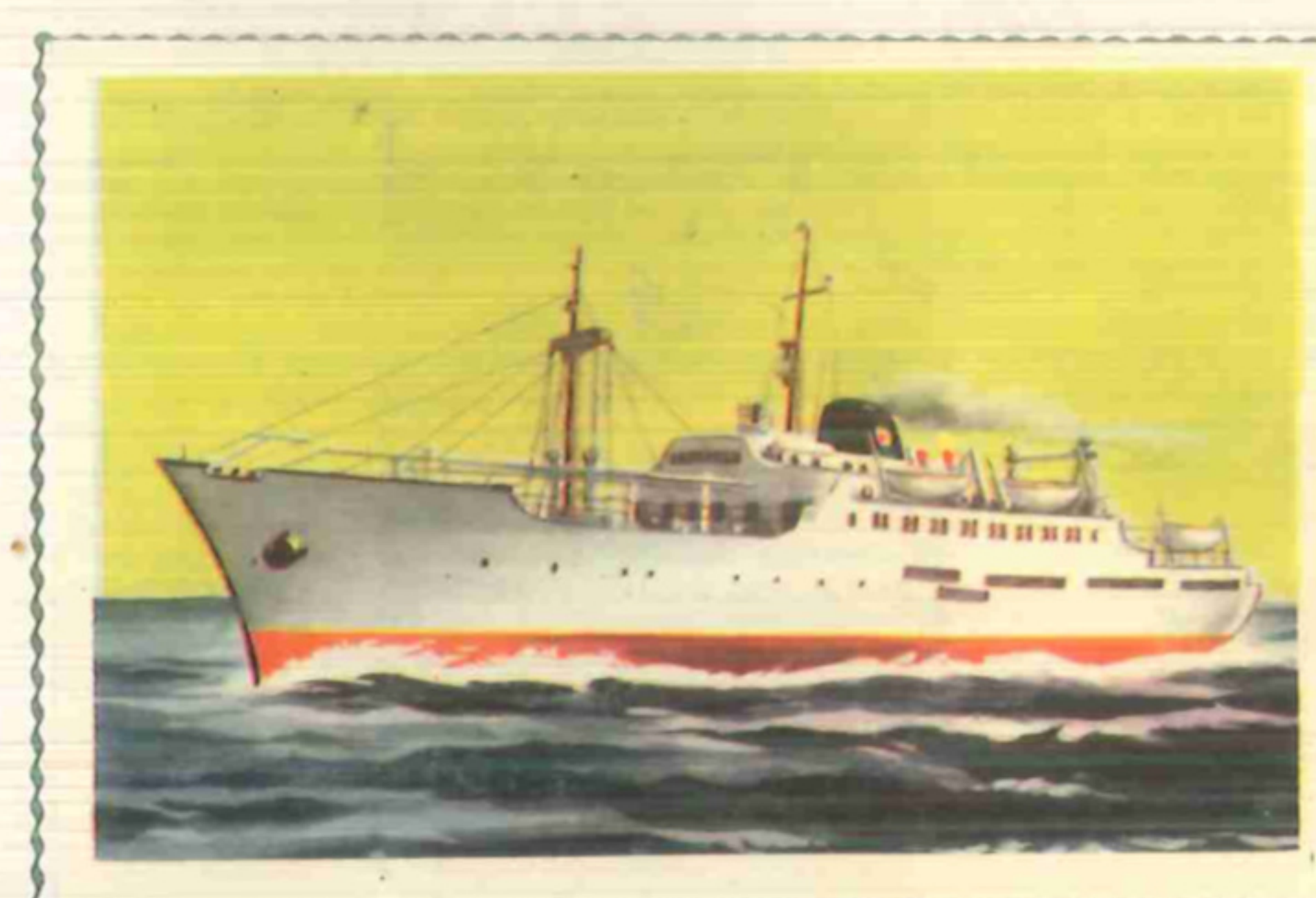
RAINHA DO PACIFICO (17.872 toneladas). Navio inglês destinado à rota entre a Inglaterra e os portos do Pacífico. Embarcação de tipo médio pela sua tonelagem, é muito indicada para esta espécie de viagens de longo percurso.

ROTA DO SUL — Dos portos europeus para o México, seguindo o curso do Sol. Com poucas variantes, é a mesma rota percorrida pelos antigos conquistadores, que demonstraram muito tacto e acerto em relação à ciência náutica moderna.

ANDRÉ C. (7.867 toneladas). Navio italiano, em serviço na rota da Itália-América Central. Constitui, sem dúvida, uma prova notável do progresso e da eficácia da moderna técnica da construção naval dos italianos.

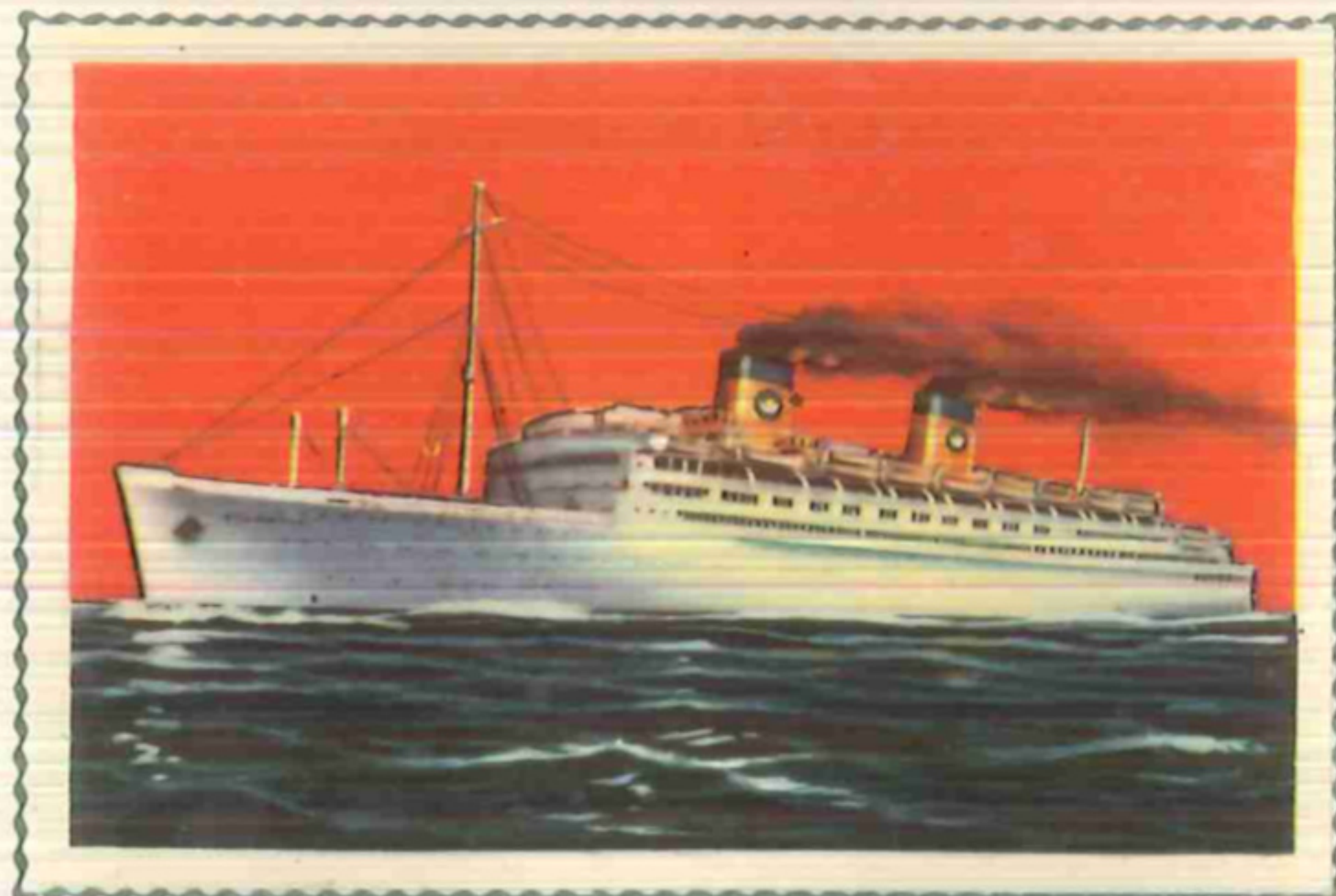
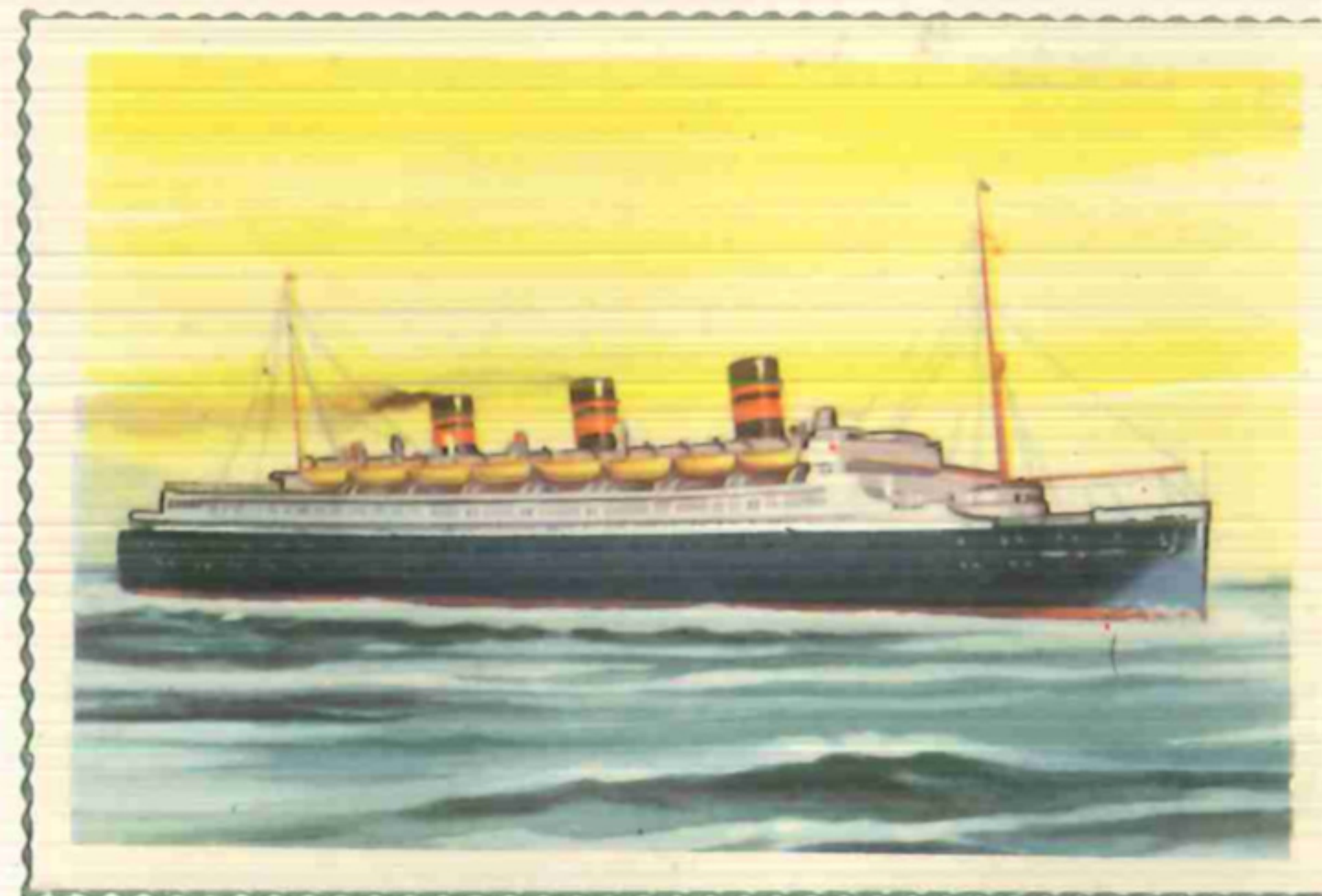
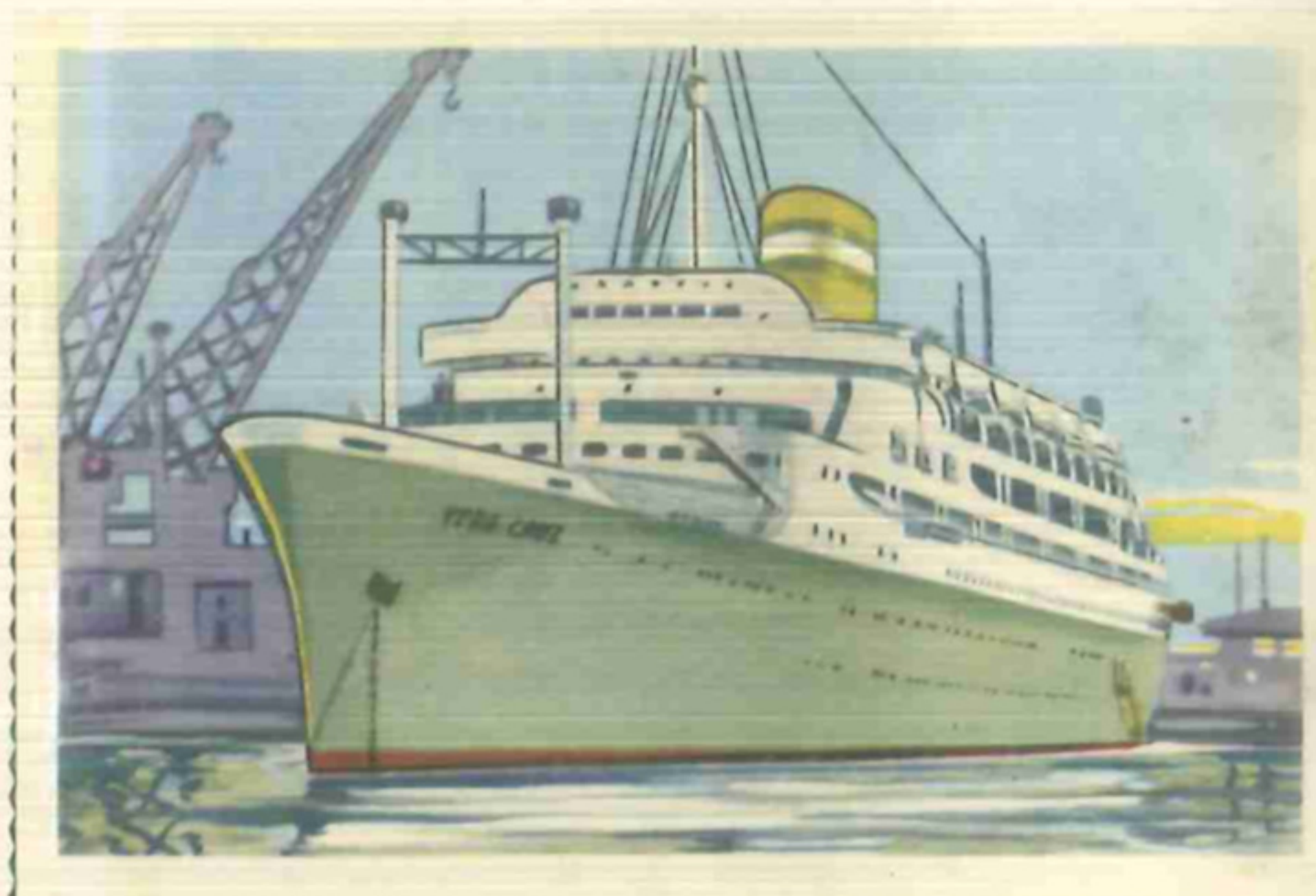
HUESCA (2.036 toneladas). Moderno navio espanhol destinado à carreira Espanha-América. Nos últimos anos, a Marinha Mercante do país vizinho tem dedicado a sua atenção ao progresso e incremento da sua frota.

CIDADE DE TOLEDO (10.123 toneladas). Paquete espanhol, de linhas modernas. No ano de 1956, serviu de navio-exposição de produtos nacionais. Cumprida a sua missão, foi habilitado como transporte de passageiros.

SURRIENTO (10.699 toneladas) Navio italiano, destinado ao serviço regular de passageiros para os portos da América Central. É outra magnífica unidade das famosas carreiras marítimas do país do bel-canto.

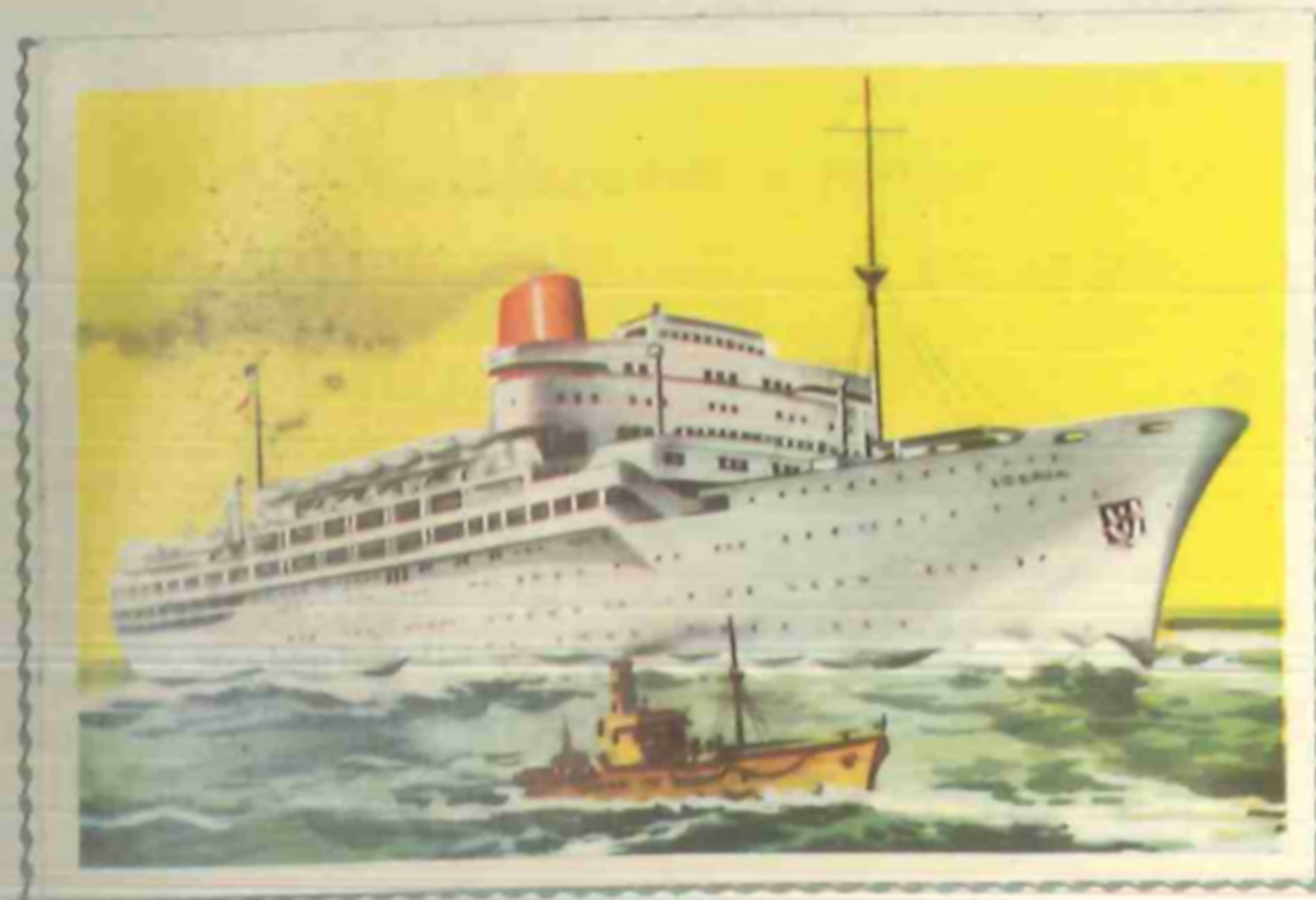
ROMA (14.687 toneladas). Navio italiano, destinado, também, à ligação com a América Central. É uma das muitas unidades que dignificam a frota mercante da Itália, quer pela técnica da construção, quer pelas comodidades que oferece aos passageiros.

GUADALUPE (10.000 toneladas). Elegante paquete espanhol, dotado de todos os requisitos modernos. A sua velocidade é de 18 nós por hora. Constitui, sem dúvida, um dos melhores barcos da frota mercante do país irmão.

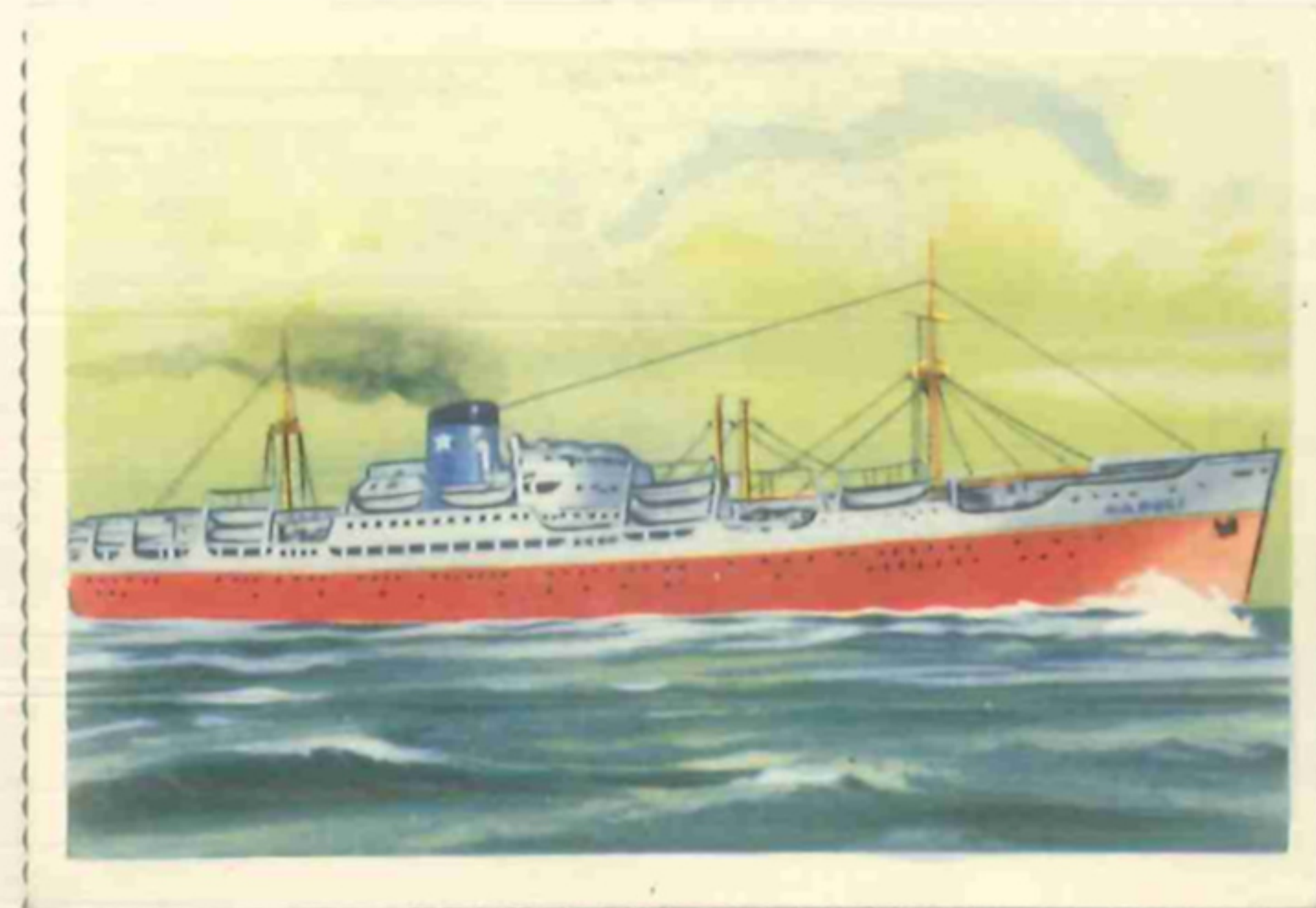
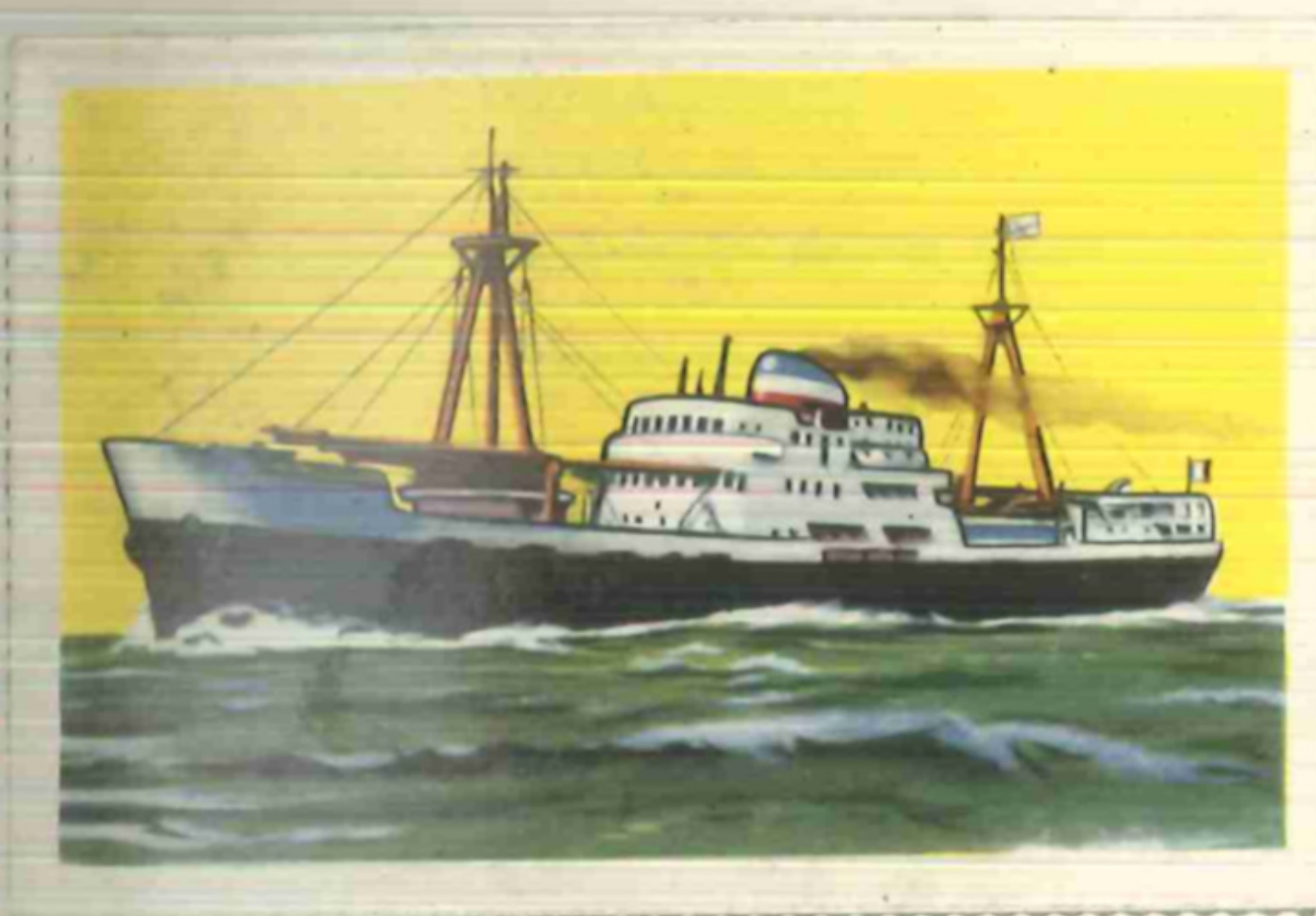
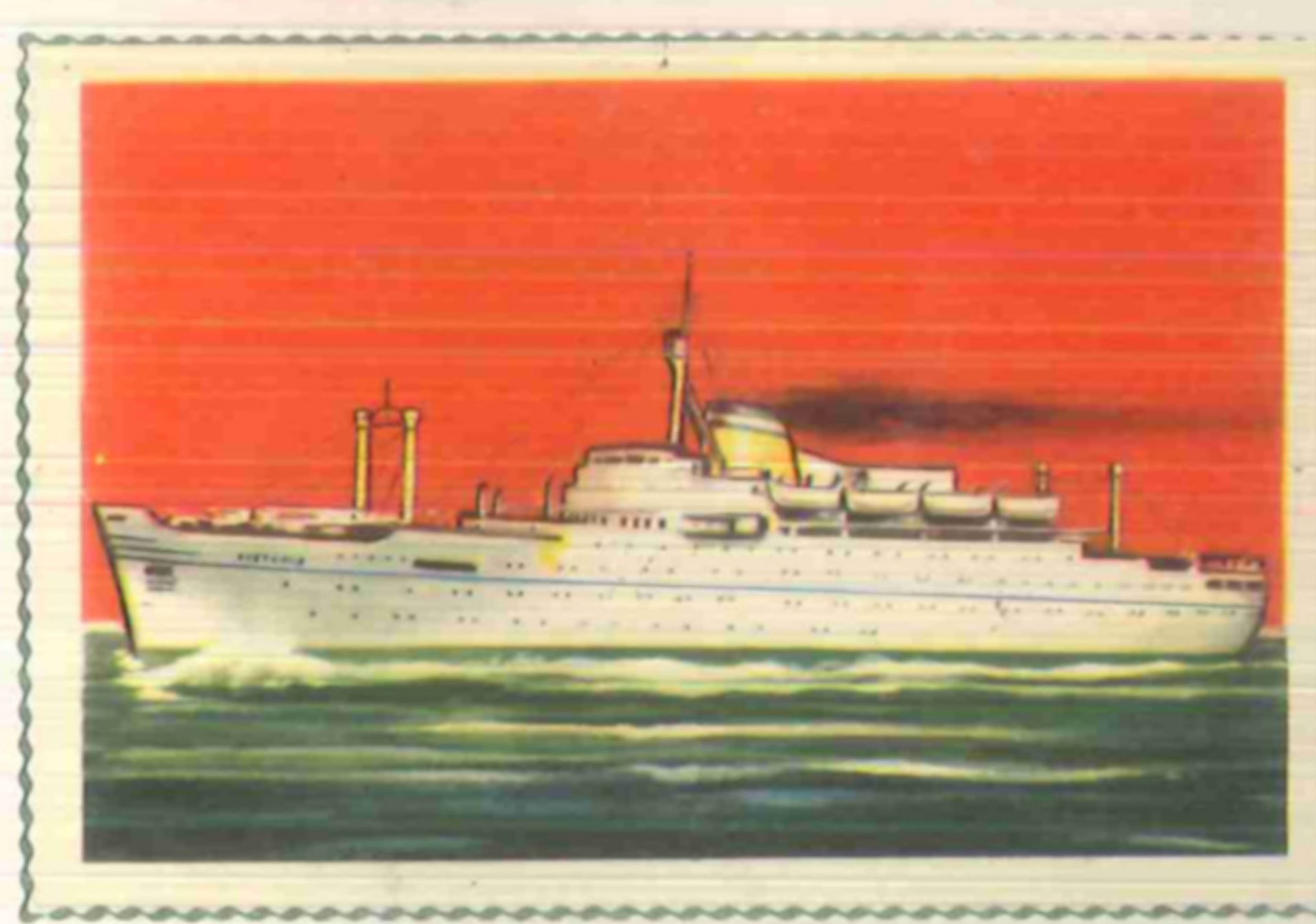
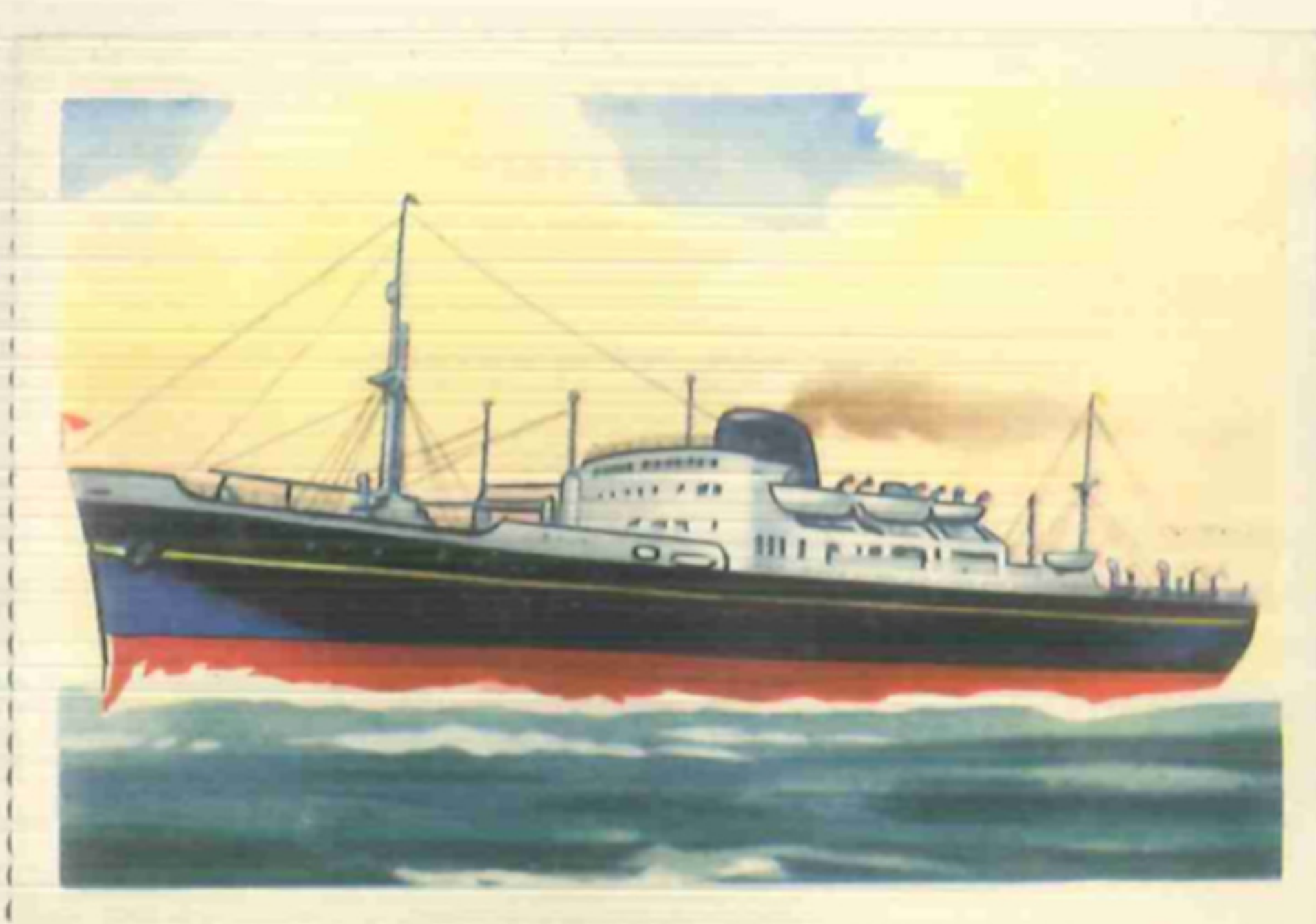
ROTA DO SUL — Dos portos da Europa para os do Brasil, Uruguai e Argentina. Esta rota, aberta pelos colonizadores portugueses e espanhóis, é percorrida actualmente por excelentes paquetes de passageiros e navios mistos.

OLYMPIA (22.979 toneladas). Navio inglês de passageiros, em serviço na rota para a América do Sul. Está munido de potentes motores, e oferece toda a sorte de comodidades aos seus passageiros.

RAINHA FREDERICA (ex-ATLANTIS). Navio das linhas gregas destinado à ligação entre a Espanha e a América. Sob o nome de uma das suas soberanas mais queridas, o pavilhão da marinha helénica sulca majestosamente os mares.

ARIES (21.060 toneladas). Outro magnífico navio inglês de passageiros, também em serviço nas linhas do Sul, onde rivaliza com os demais transatlânticos, em velocidade, segurança e esplendor.

VERA CRUZ (21.765 toneladas). Velocidade de serviço, 20 nós. Lotação de passageiros, 1.158. Navio português de passageiros, em serviço na linha de Portugal para os portos do Brasil. Também o nosso País recorda, com este belo paquete e outros similares, as façanhas dos seus antigos navegantes e conquistadores.

AUGUSTUS (27.090 toneladas). Esplêndido navio italiano, em serviço na carreira Génova-Buenos Aires, com escala no porto de Barcelona. Um dos mais conhecidos e famosos transatlânticos da frota do País da Música.

SAXONIA (21.637 toneladas). Pertencente à frota britânica, este admirável paquete está dotado das mais modernas instalações. Foi especialmente construído para cruzeiros orientais. De belas e harmoniosas linhas, realça o prestígio da Marinha Inglesa.

VIRGÍNIA DE CHURRUCA (6.158 toneladas). Moderno navio espanhol, destinado à linha da América. Tem capacidade para 223 passageiros. A sua velocidade é de 18 nós por hora. Os seus passageiros dispõem de modernas e luxuosas instalações.

IBÉRIA (29.614 toneladas). Paquete de nacionalidade inglesa, destinado principalmente a servir as rotas da América do Sul. Trata-se de uma unidade moderna, construída segundo as mais adiantadas conquistas da técnica da especialidade.

GEMLIK (1.926 toneladas). Navio turco, empregado no transporte de passageiros entre os vários portos do Atlântico Sul. Apesar da sua pequena tonelagem, realiza com absoluta eficácia os cruzeiros para que foi destinado.

NAPOLES (8.082 toneladas). Este navio de nacionalidade italiana, encontra-se em serviço na carreira para a Venezuela. Constitui um excelente meio de transporte numa rota tão dilatada.

EL MANSOUR (6.000 toneladas). Navio francês, empregado no tráfego de passageiros entre a França e a América do Sul. De tonelagem inferior à de outros transatlânticos da mesma nacionalidade, compete com êles em eficácia e comodidade.

VITÓRIA (11.695 toneladas). Unidade italiana, destinada à ligação entre os portos do Mediterrâneo e a América do Sul. É outro magnífico exemplar da Marinha Mercante da Itália, que proporciona aos viajantes bastos motivos de satisfação.

JOLIETTE (1.590 toneladas). Pequeno barco de nacionalidade francesa, colocado ao serviço de ligação entre os portos do Mediterrâneo e os da América do Sul. Tem demonstrado absoluta segurança e eficiência em todas as suas travessias.

GOTICH (15.911 toneladas). Belo navio inglês, destinado a cruzeiros turísticos nas costas da América do Sul. Sem seguir regularmente uma linha determinada, oferece nas suas várias travessias de recreio toda a sorte de comodidades aos seus ocupantes.

ARCADIA (29.734 toneladas). Grande navio inglês de passageiros. Nos seus cruzeiros pelo Mediterrâneo, costuma tocar no porto de Barcelona, onde já é quase tradicional a presença das suas modernas e harmoniosas linhas.

COVADONGA (7.000 toneladas). Elegante paquete, em serviço na rota entre Espanha e os portos da América Latina. Um dos vários transatlânticos que têm enriquecido ùltimamente a Marinha espanhola.

PROVENÇA (15.719 toneladas). Esplêndida unidade da frota mercante francesa, em serviço nas rotas do seu país de origem para a América do Sul. Tem como base o porto de Marselha.

ROTA DO NORTE — Desde os portos europeus até aos do Mar do Norte e o Báltico. Engloba os percursos já realizados pelos antigos «Vikings», o que demonstra, mais uma vez, que os marinheiros modernos seguem o exemplo dos seus longínquos ascendentes.

CITY OF YORK (13.345 toneladas). Majestoso paquete de nacionalidade inglesa, destinado à ligação dos portos britânicos com os do Norte. É um transporte caracteristicamente de luxo, construído em obediência às linhas clássicas.

SAINT GERMAIN (3.094 toneladas). Unidade da Marinha Mercante francesa, destinada ao transporte de passageiros para os portos do Norte da Europa, cujas viagens decorrem com pontualidade e segurança.

FAIRTRY (2.605 toneladas). Navio de passageiros e de carga, em serviço nos portos do Norte da Europa. É dotado de grande capacidade para mercadorias, e tem camarotes de classe média para os viajantes.

DEUTSCHLAND (3.863 toneladas). Navio alemão, destinado ao tráfego para os portos do Báltico e do Mar do Norte. A Marinha Mercante alemã vai recuperando a sua posição no concerto internacional da navegação.

KONG FREDERIK (6.600 toneladas). Moderno paquete dinamarquês, em serviço entre os portos escandinavos. Realiza essas pequenas travessias com grande segurança, e proporciona aos seus passageiros toda a espécie de comodidades e distracções.

BRINK (14.404 toneladas). Navio inglês, para o transporte de passageiros com destino aos portos escandinavos. Barco majestoso, de excelentes resultados nas curtas travessias entre as Ilhas Britânicas e o Norte.

ROTA DE ÁFRICA E EXTREMO ORIENTE — Da Europa para a África, Índia, Ceilão e Singapura. Foi a rota dos missionários e dos antigos navegadores venezianos, hoje percorrida por modernos paquetes de belas linhas.

INFANTE D. HENRIQUE (23.763,30 toneladas). Moderníssimo paquete de passageiros, pertencente à Companhia Colonial de Navegação e destinado à carreira de África. Velocidade, 20 nós. Lotação de passageiros, 1.158. Trata-se de uma unidade que honra sobremaneira a Marinha Mercante de Portugal.

PRÍNCIPE PERFEITO (20.000 toneladas). Outro moderníssimo navio português de passageiros, este integrado na frota da Companhia Nacional de Navegação. Velocidade: 20 nós. Lotação de passageiros: 1.000. Destinado ao serviço das carreiras para a África Ocidental e Oriental. A Marinha Mercante portuguesa orgulha-se de mais esta notável aquisição.

ÍNDIA (7.631 toneladas). Pertencente também à Companhia Nacional de Navegação, este elegante e confortável navio faz serviço entre Lisboa, a Índia e o Extremo Oriente. Velocidade: 14-15 nós. Lotação de passageiros: 403.

RITA MARIA (6.245 toneladas). Pertencente à frota da Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes, este eficiente navio desloca-se à velocidade de 14 nós e tem acomodações para 70 passageiros. Faz serviço regular entre a Metrópole e a Província portuguesa de Angola.

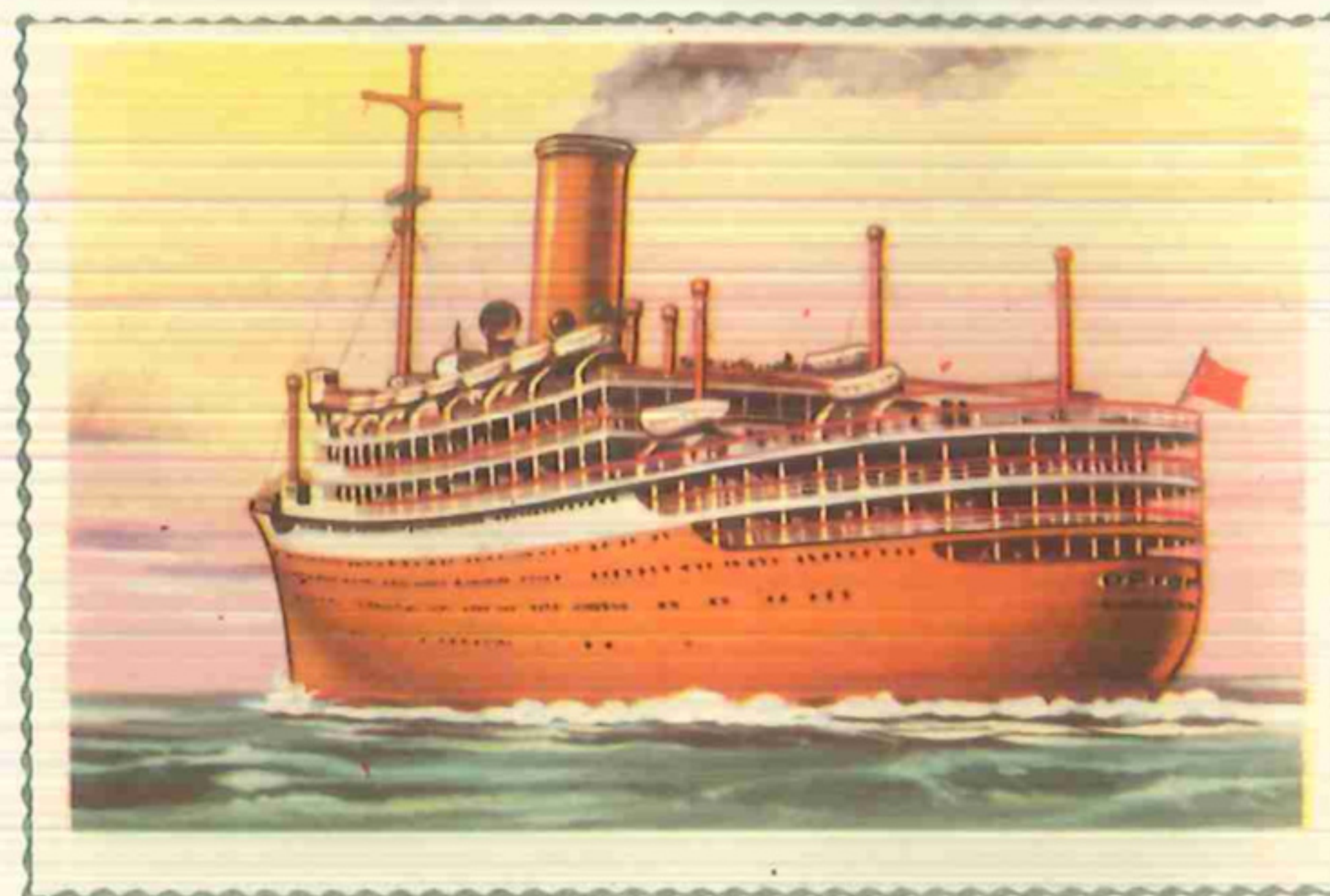
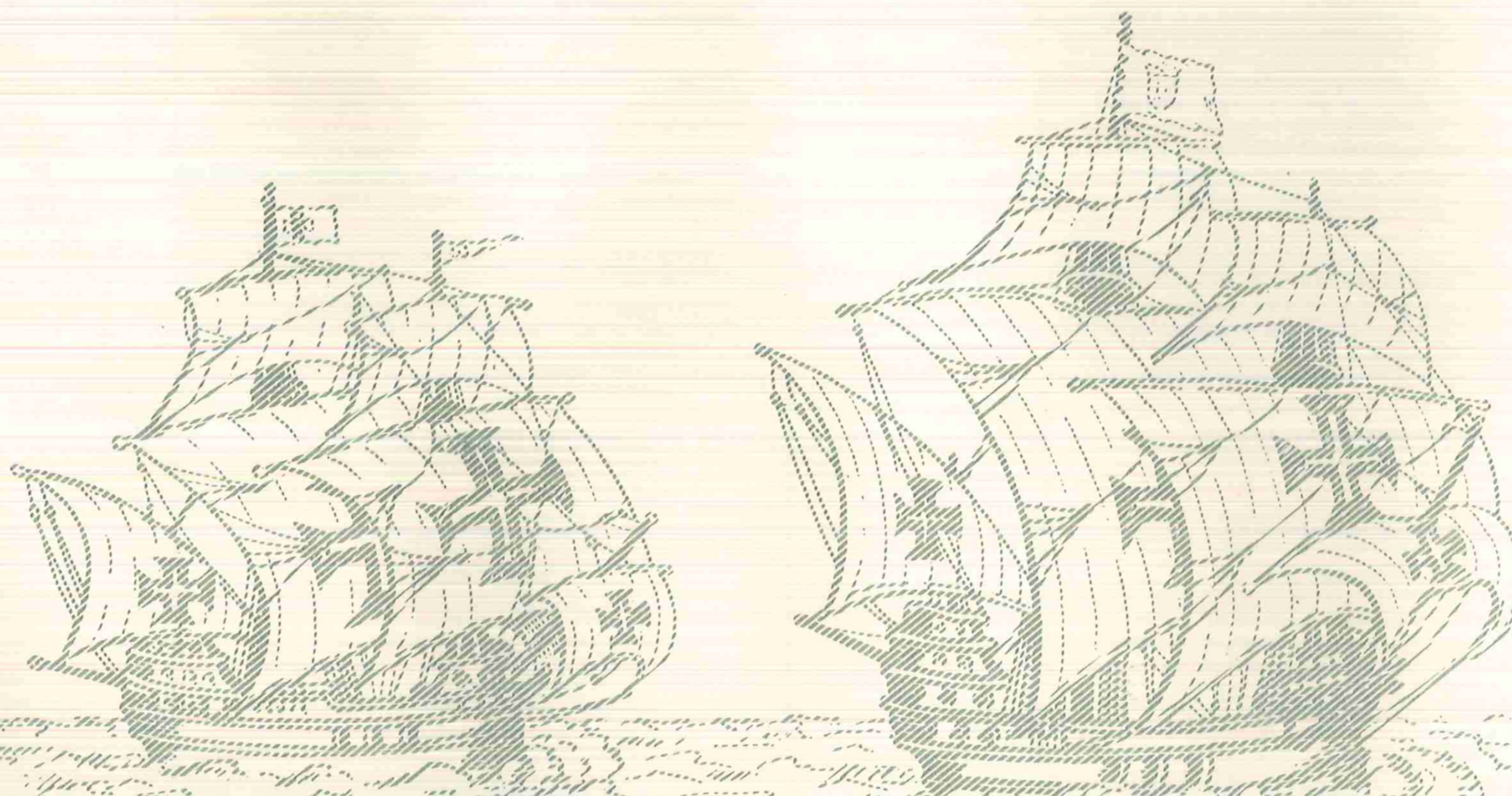
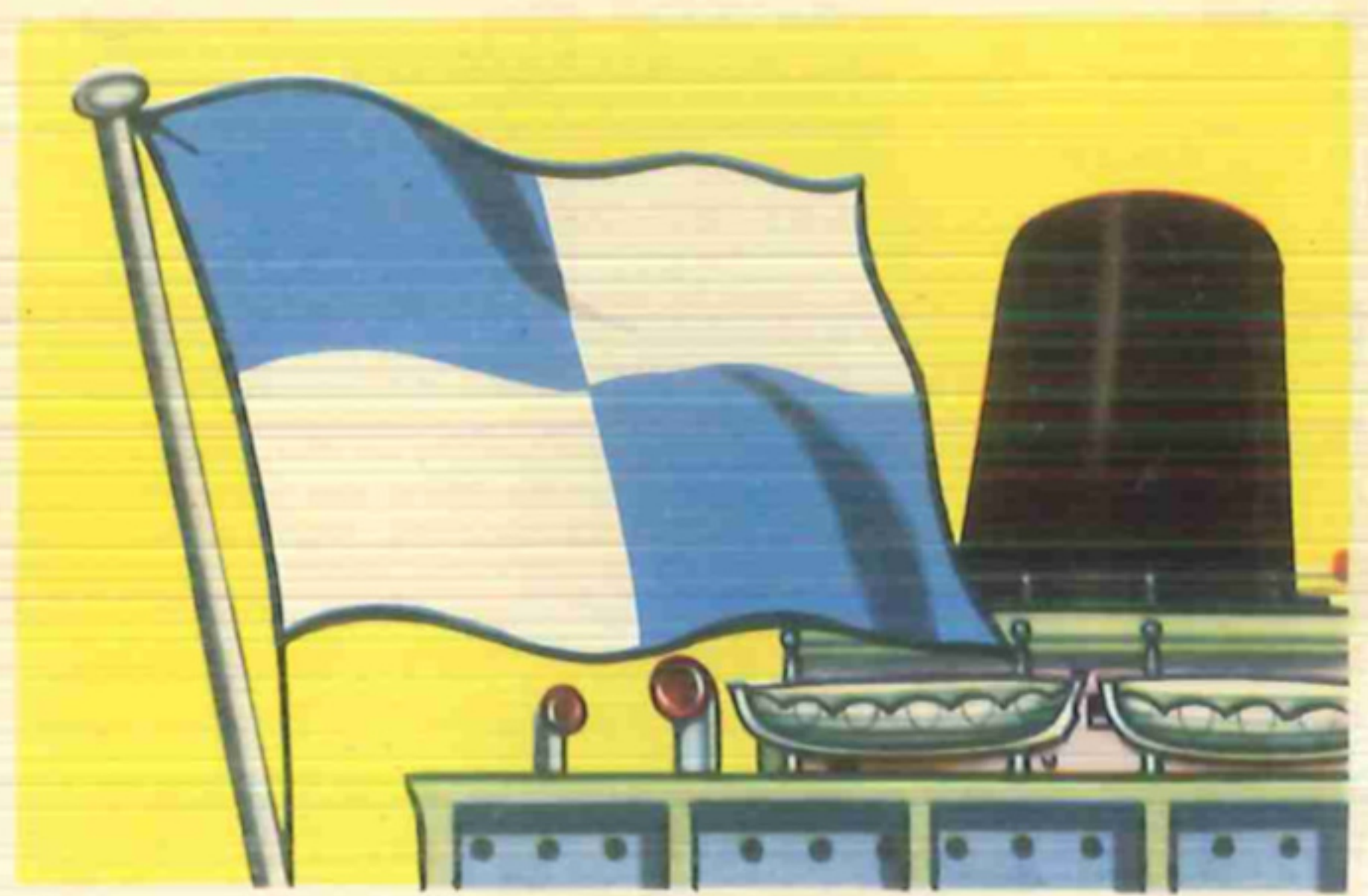
OTAKI (10.934 toneladas). Navio de nacionalidade inglesa, construído para a ligação com os portos do Extremo Oriente através de vários mares, que sulca com grande velocidade segurança.

BRASIL MARU (6.015 toneladas). Navio misto japonês, em serviço na rota do Pacífico Oriental. Também o Japão, depois da guera, tem modernizado as suas carreiras marítimas com transatlânticos e barcos mistos como o reproduzido neste cromo.

PORT AUCKLAND (11.945 toneladas). Moderno paquete inglês. Faz a ligação da Grã-Bretanha com a Nova Zelândia, pela rota do Extremo Oriente. Dispõe dos mais modernos requisitos para proporcionar aos passageiros viagens agradáveis sob todos os aspectos.

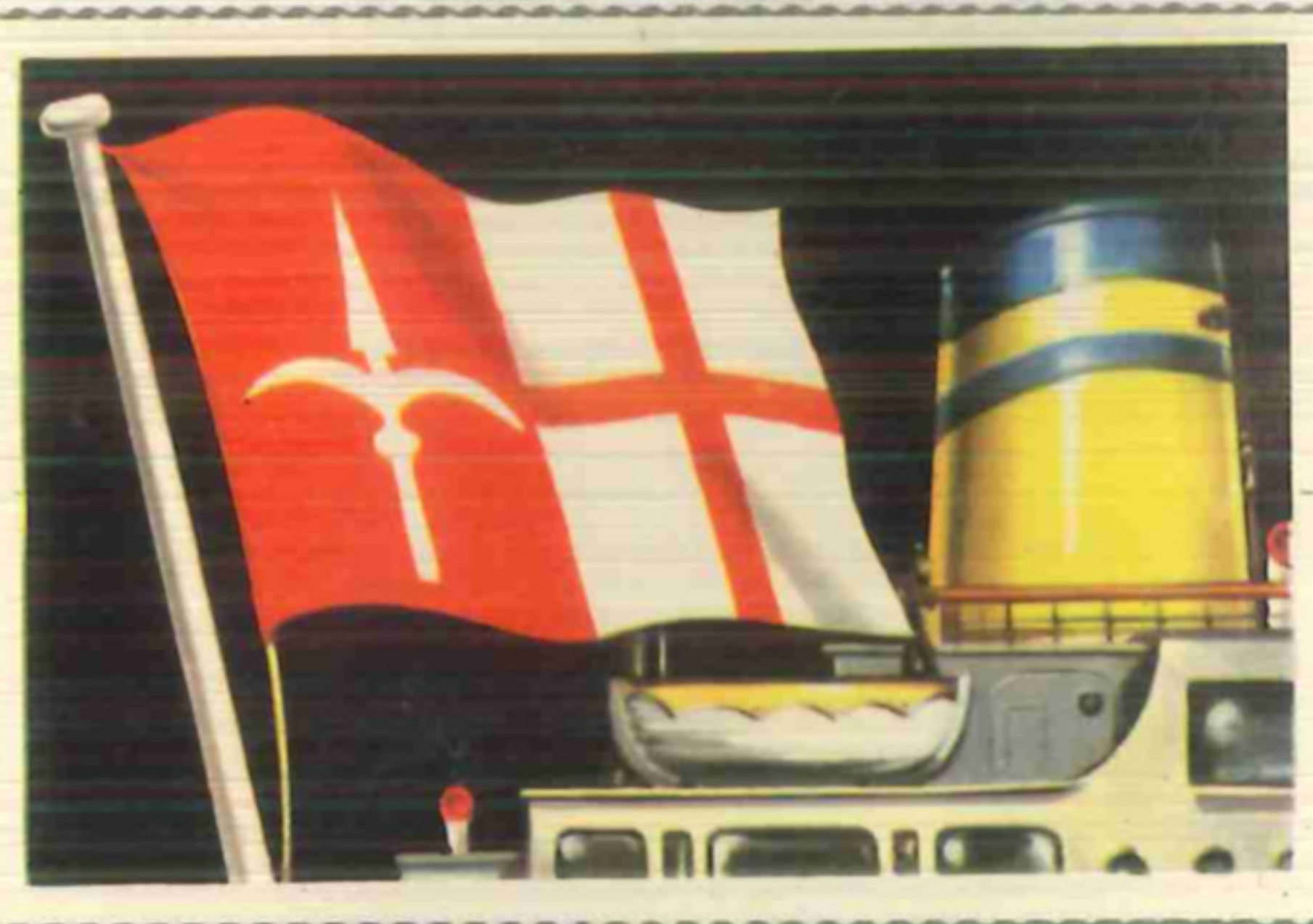
FERNANDO DE LESSEPS (10.882 toneladas). Navio francês, em serviço na rota dos portos do Mediterrâneo para os do Extremo Oriente. Sob o nome do famoso construtor do Canal de Suez, sulca-o continuamente nas suas viagens regulares às longínquas terras orientais.

JEAN LABORDE (10.902 toneladas). Navio francês, de linhas modernas, dotado de toda a sorte de comodidades. Em serviço na carreira Mediterrâneo-Extremo Oriente, salienta-se pela elegância das suas linhas.

CITY OF DURBAN (10.700 toneladas). Navio inglês da «Ellerman Lines», com a velocidade de 17 nós horários. É um magnífico transatlântico que sulca com facilidade os oceanos, e oferece todo o conforto moderno nas suas primorosas instalações.

ORION (23.696 toneladas). Paquete inglês, um dos principais em serviço nas rotas do Extremo Oriente, não só pela sua tonelagem, mas ainda pela potência das suas máquinas. Seguro e confortável, a todos os títulos.

EMPRESAS de navegação

COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO — Empresa portuguesa, com carreiras regulares de passageiros e carga para os portos da África Portuguesa, do Norte da Europa e do Oriente. Pertencem à sua frota os navios «Moçambique», «Angola», «Niassa», «Quanza», «Índia», «Timor» e, recentemente, o paquete «Príncipe Perfeito».

COMPANHIA COLONIAL DE NAVEGAÇÃO — Esta empresa portuguesa mantém linhas regulares de passageiros e carga para a África Portuguesa, América do Sul, América Central, e entre Angola e o Norte da Europa. Tem, entre outros, os navios «Império», «Pátria», «Vera Cruz», «Santa Maria», «Uíge» e, ùltimamente, o paquete «Infante D. Henrique».

SOCIEDADE GERAL — Companhia portuguesa, com carreiras regulares de passageiros e carga entre a Metrópole e África, Norte da Europa e Angola. Entre outros, possui os navios «Rita Maria», «Alfredo da Silva», «Ambrizete», «Alenquer», etc.

EMPRESA INSULANA DE NAVEGAÇÃO — Antiga Parçaria Marítima, fundada em 1871, em cuja frota se contam os navios «Carvalho Araújo», «Lima», «Terceirense», «Gorgulho», «Madalena», «Girão» e «Cedros». Ùltimamente, colocou ao seu serviço o novo paquete «Funchal» e, ainda, o «Ponta Delgada». Carreiras entre Lisboa, Madeira e Açores.

LLOYD TRIESTINO — Uma das principais empresas de navegação italianas. Num país de tantas e tão grandes tradições marítimas, «Lloyd Triestino» dispõe de uma frota muito eficiente, dotada de modernas unidades.

COMPAGNIE GENERAL TRANSATLANTIQUE — Esta companhia francesa tem os maiores navios da nação, os quais, pelo número e pela qualidade, a colocam no plano das melhores empresas do género de todo o mundo.

CUNARD STEAMSHIP CO. LTD. — Companhia inglesa, proprietária dos maiores navios do mundo — o «Queen Elizabeth» e o «Queen Mary» — cuja simples menção basta para se avaliar o prestígio de que goza a referida empresa.

UNITED STATES LINES — Companhia norte-americana, em cuja frota se conta o «United States», o mais moderno e grandioso paquete do país dos arranha-céus, que, por si só, bastaria para prestigiar a Marinha Mercante dos Estados Unidos.

COMPAGNIE MARITIME BELGE (LLOYD ROYAL) — Uma das empresas belgas de maior movimento e eficiência. Reúne na sua frota os melhores e mais modernos barcos da nacionalidade.

SWEDISH AMERICA LINE — É a principal companhia de navegação da Suécia. As silhuetas brancas das suas unidades moderníssimas são conhecidas em quase todos os portos mundiais. Possui uma excelente frota.

AMERICAN EXPORT LINES — Companhia norte-americana, cujos navios fazem escala regularmente nos portos espanhóis, nos quais já é familiar a flâmula que os identifica.

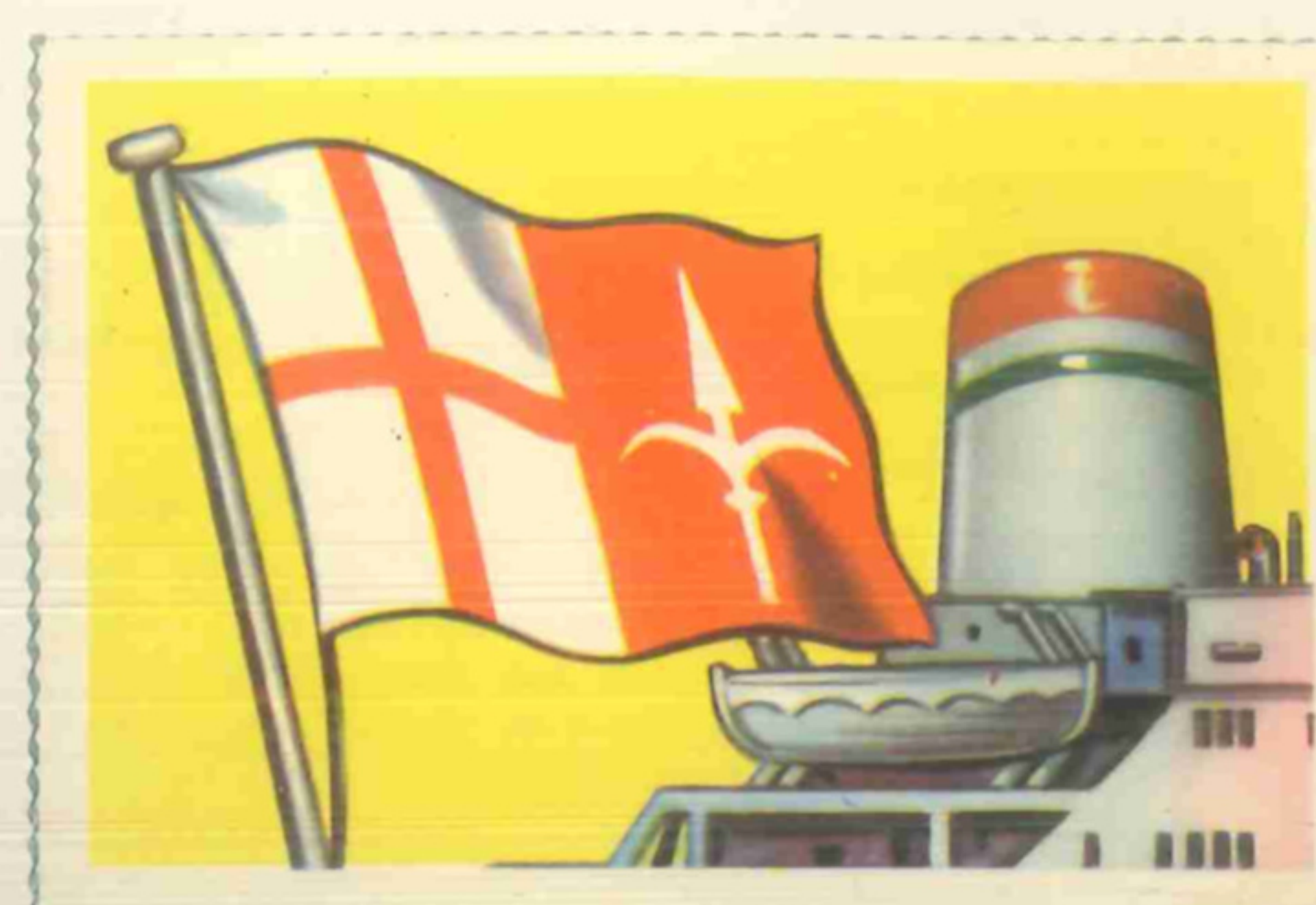
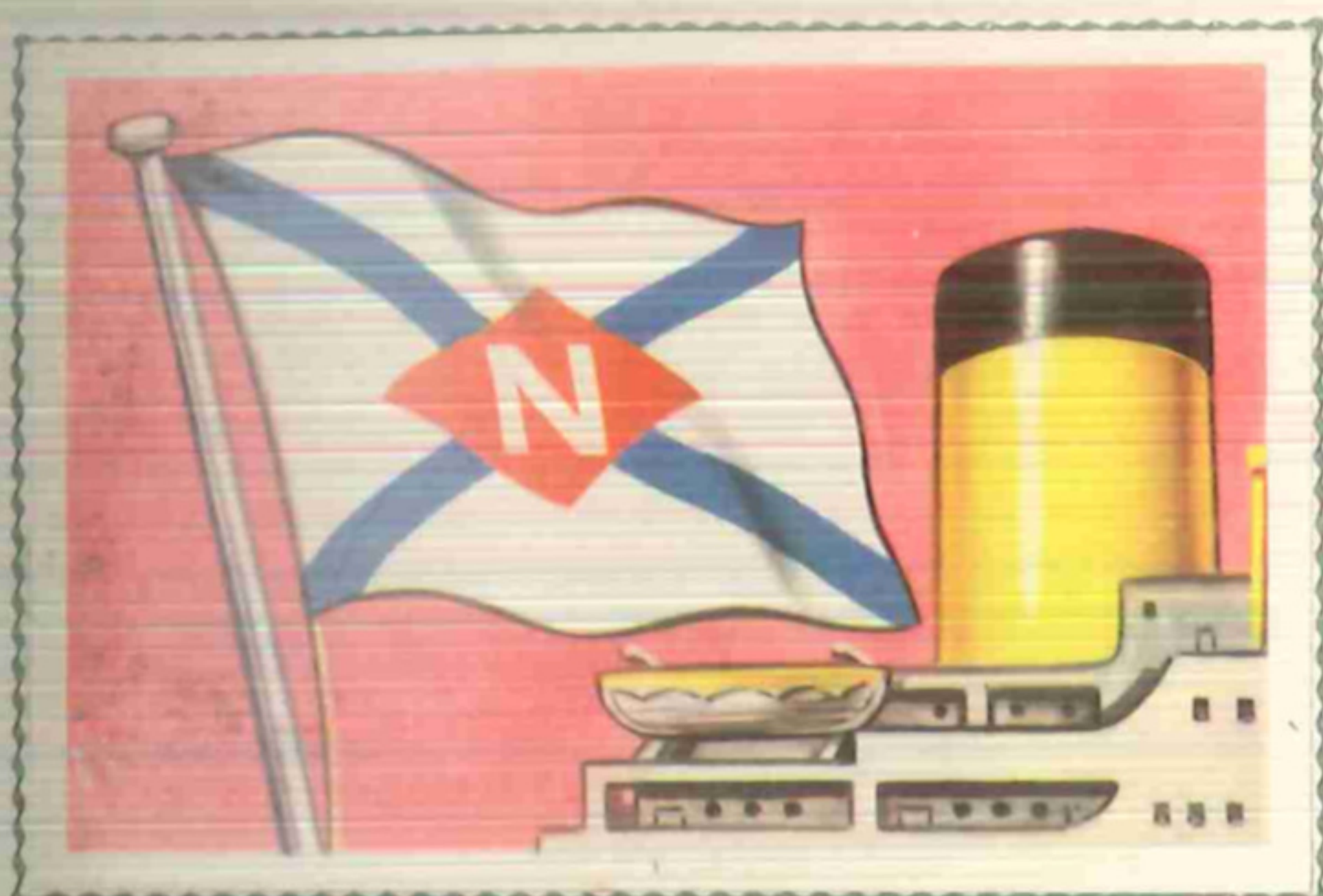
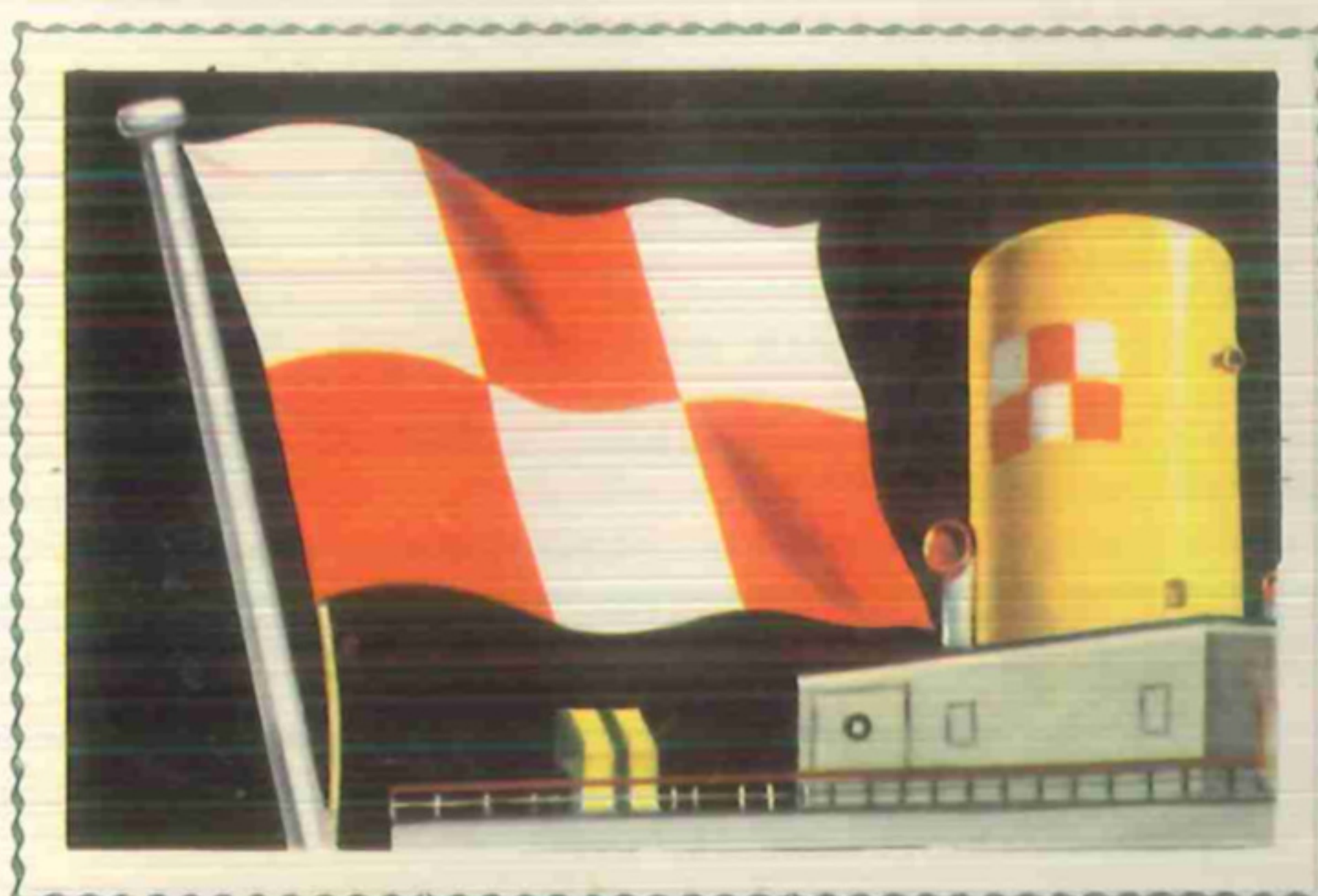
EMPRESA NACIONAL «ELCANO» S. A. — Esta companhia espanhola dispõe de uma frota de modernas unidades para servir os portos americanos, enriquecida nos últimos anos com novas unidades.

MATSON NAVIGATION CO. — Uma das mais importantes companhias dos Estados Unidos, dotada de excelentes unidades. Os seus barcos caracterizam-se pela elegância das linhas e pela aplicação em todas as suas instalações das mais modernas conquistas da técnica.

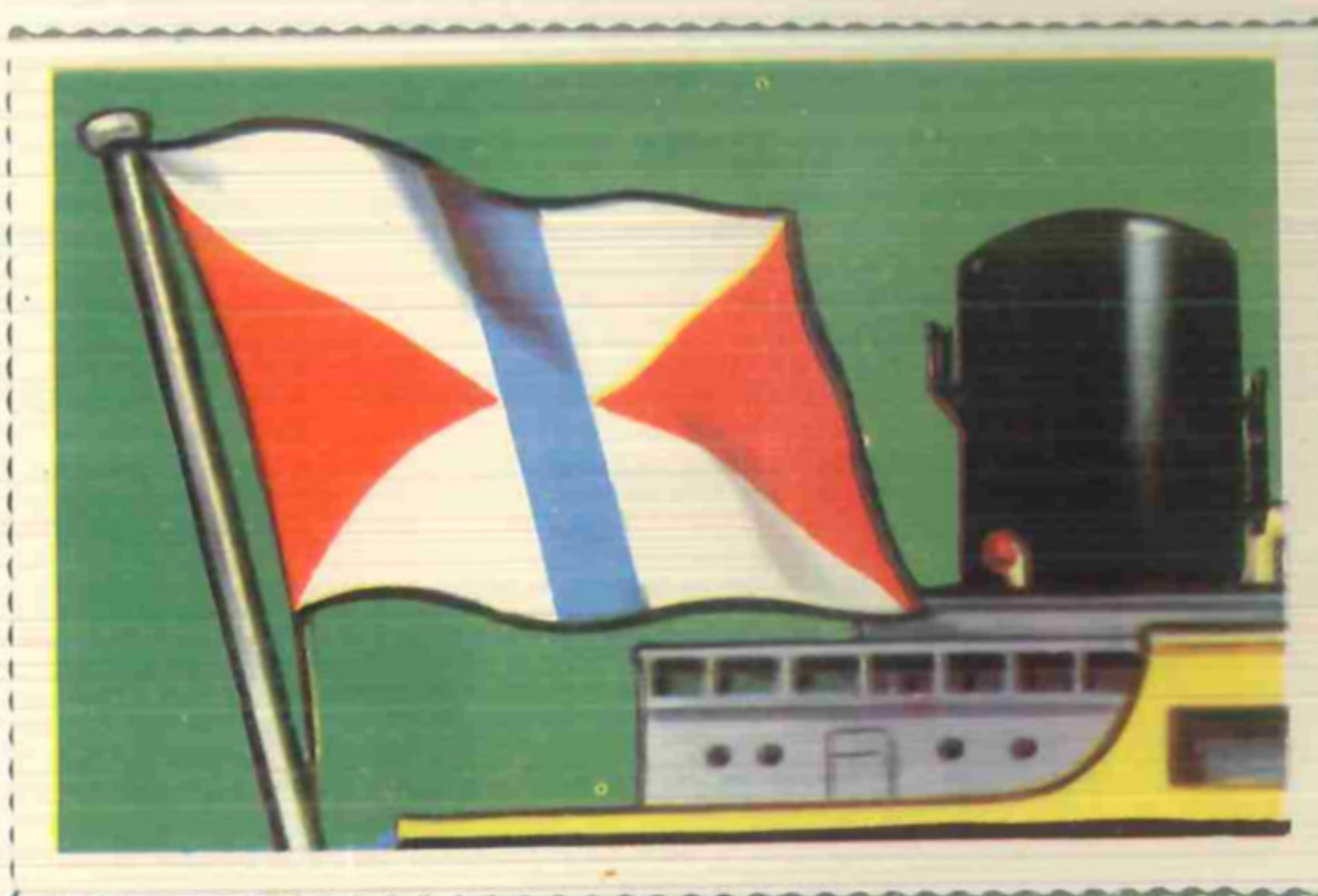
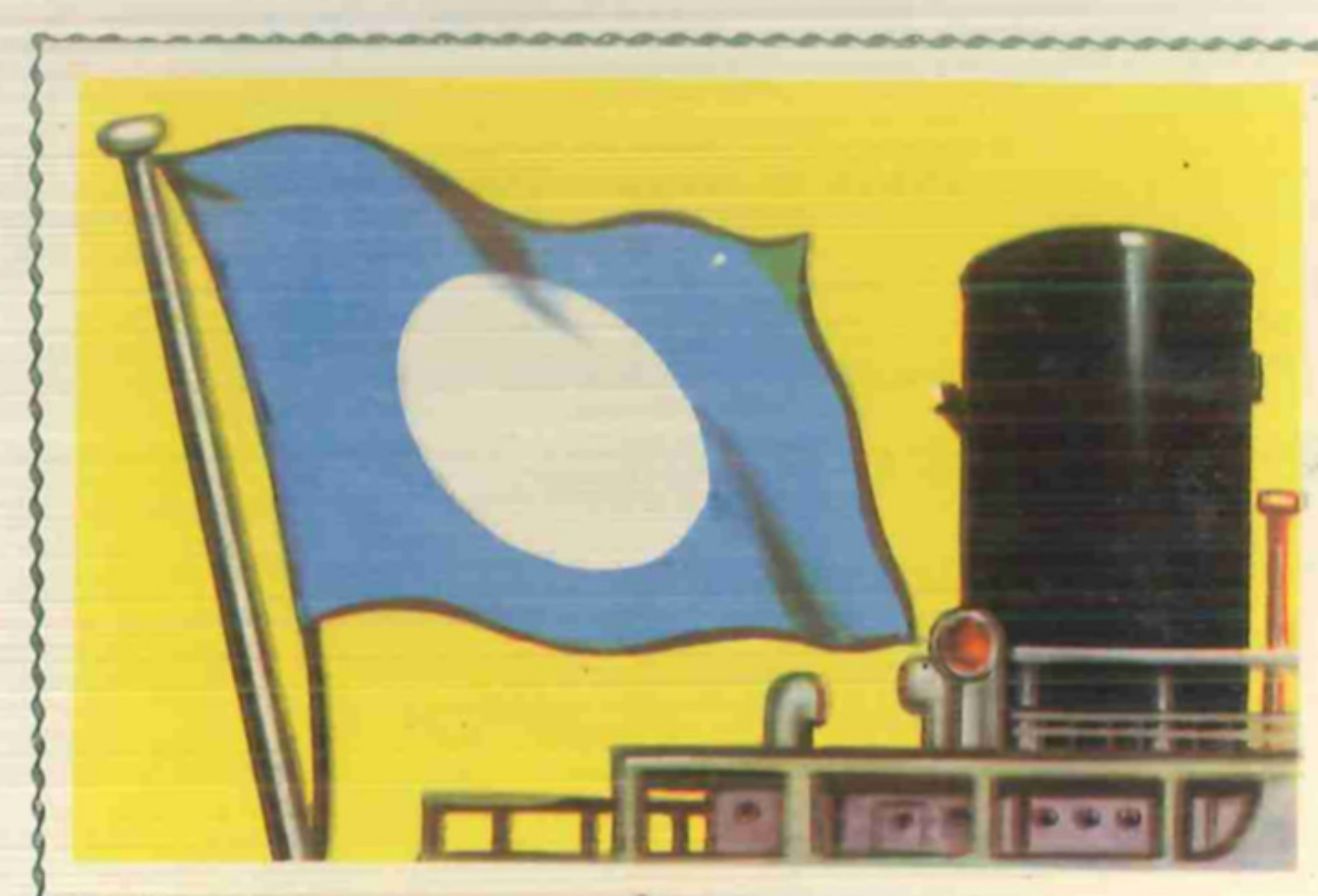
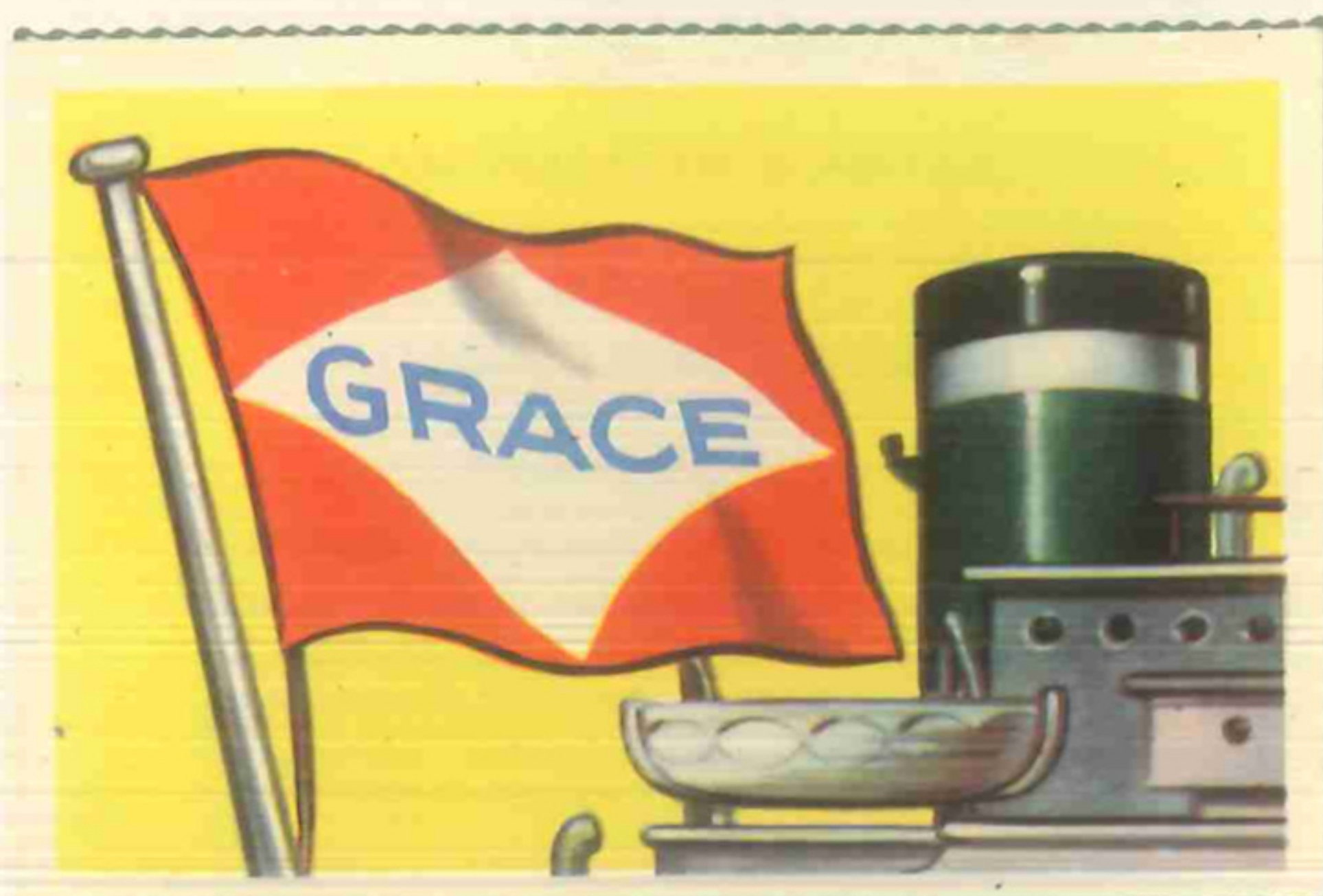
CHINA NAVIGATION CO. LTD. — Companhia inglesa, cujos navios percorrem as rotas entre o Extremo Oriente e os portos da China. É uma das empresas mais importantes e de maior prestígio.

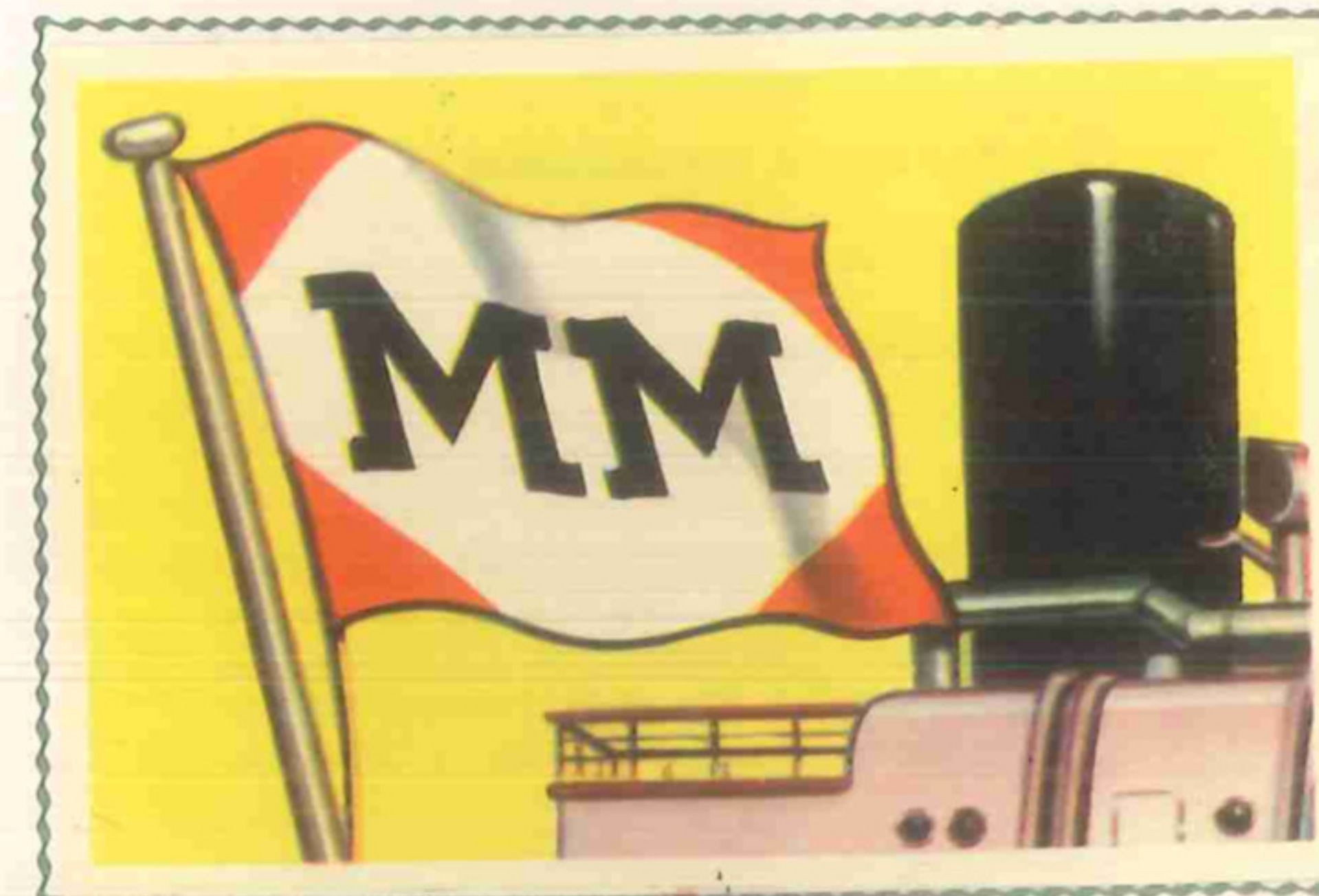
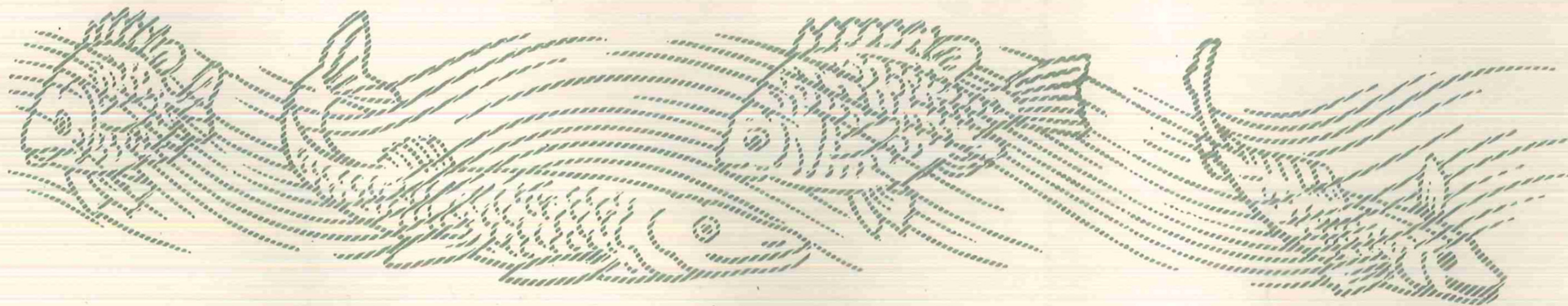
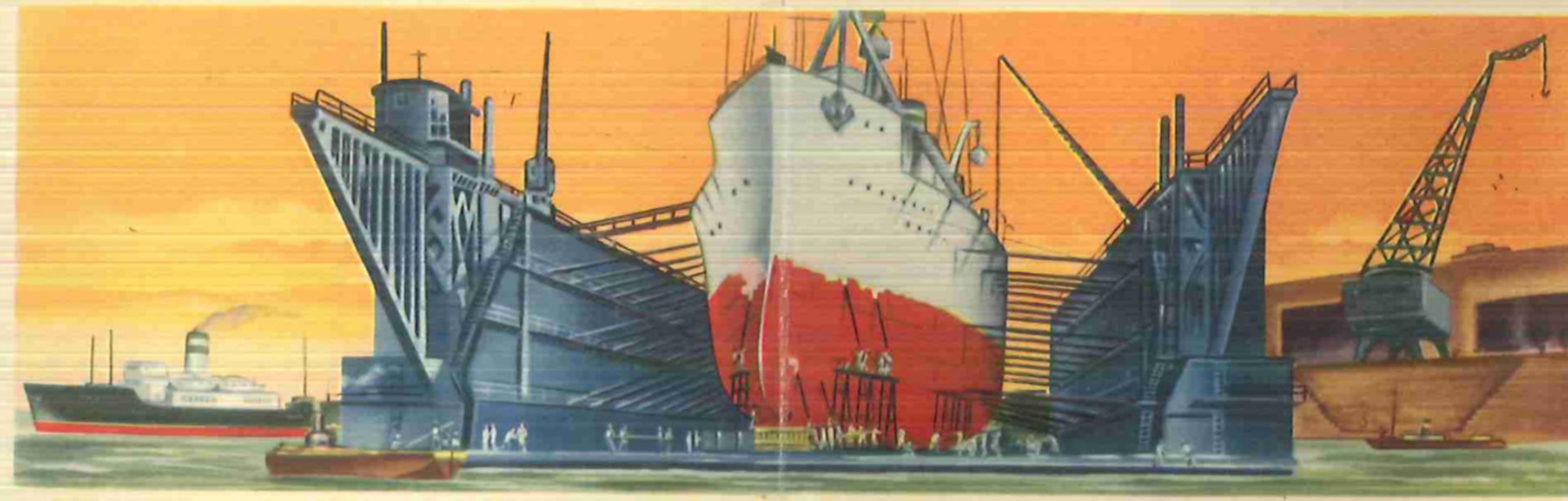
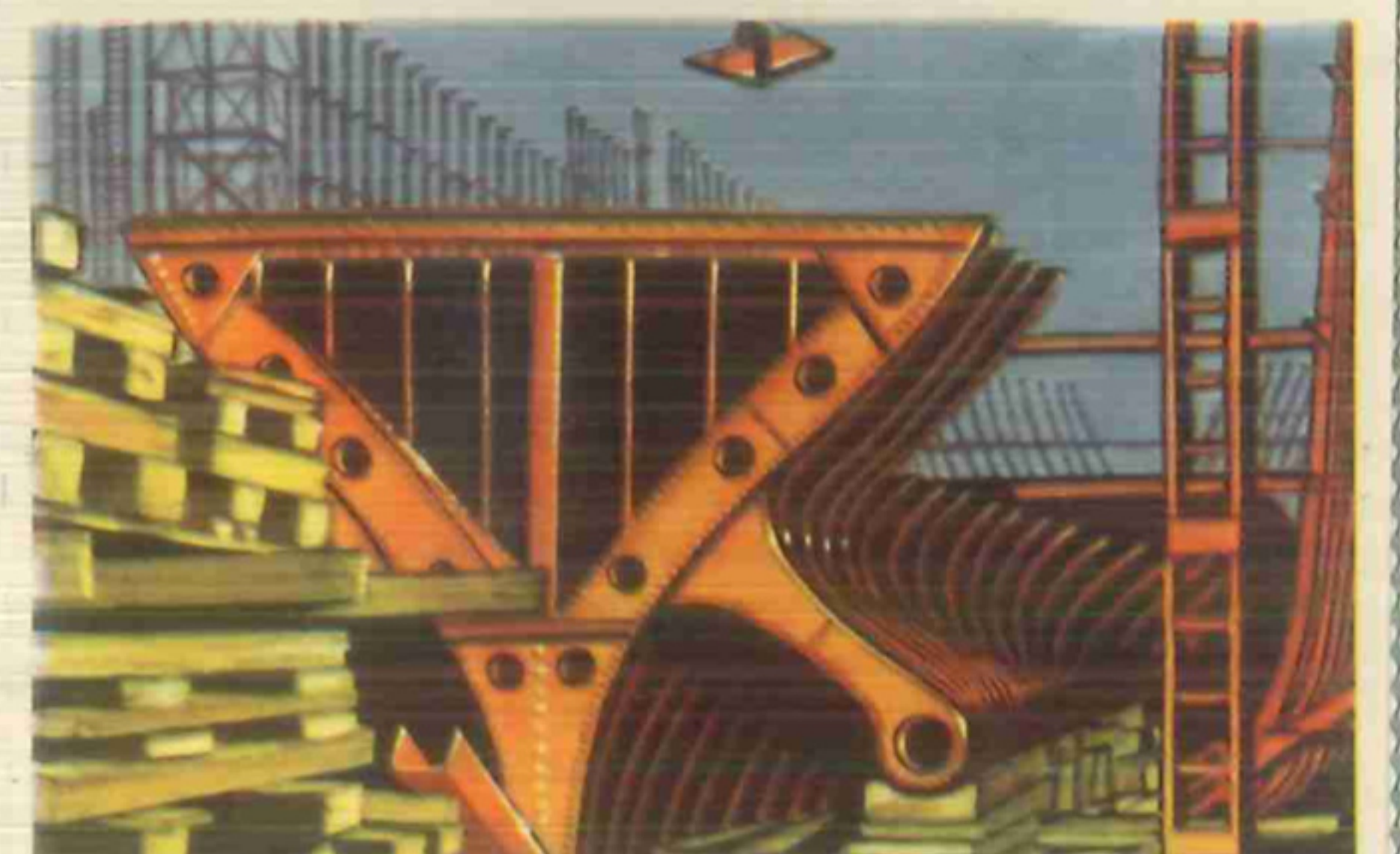
YBARRA & C.ª — Empresa espanhola de grande prestígio nas linhas da América do Sul. A contínua modernização das suas unidades tem incrementado a sua justa nomeada.

ROYAL MAIL-LINES LTD. — Uma das mais famosas companhias inglesas. A «Royal Mail-Lines» conta na sua bem apetrechada frota excelentes unidades de moderna construção.

COMPANHIA TRANSMEDITERRANEA — Companhia espanhola, cujos barcos fazem serviço nas várias linhas que ligam os portos continentais e insulares do seu país.

ITALIA — A principal companhia de navegação italiana, cuja flâmula é já tradicional nos portos do mundo inteiro. A sua frota inclui alguns dos mais belos paquetes que sulcam actualmente os oceanos.

NEDERLAND LINE — Companhia de nacionalidade holandesa, dotada de uma frota constituída por confortáveis e eficientes unidades, que a impõem como a mais importante do país.

CANADIAN PACIFIC LINE LTD. — Companhia inglesa, cujos navios ligam os portos da Inglaterra com os do Canadá. Dispõe de magníficas unidades, que cumprem com inteira satisfação o serviço a que foram destinadas.

CREEK LINE — Companhia grega. Os seus modernos e eficientes navios fazem escala nos portos do Mediterrâneo e do Médio Oriente, aliando a rapidez e a comodidade à segurança.

AMERICAN PRESIDENT LINES — Uma das mais famosas companhias de navegação norte-americanas, dotada de grandes e confortáveis unidades. A sua flâmula é bem conhecida nos principais portos do mundo.

MAC ANDREWS CO. LTD. — Importante companhia inglesa, com vastas ramificações que a tornaram muito conhecida e considerada em todos os recantos do globo.

COMPANHIA TRANSATLANTICA — Empresa de nacionalidade espanhola, que conta na sua frota magníficas unidades que justificam a sua grande popularidade nas carreiras para a América.

UNITED FRUIT C.º — Importante companhia norte-americana, que mantém linhas regulares entre os Estados Unidos e os portos das Caraíbas e da América do Sul. Efectua contínuas travessias nas referidas linhas, de grande utilidade.

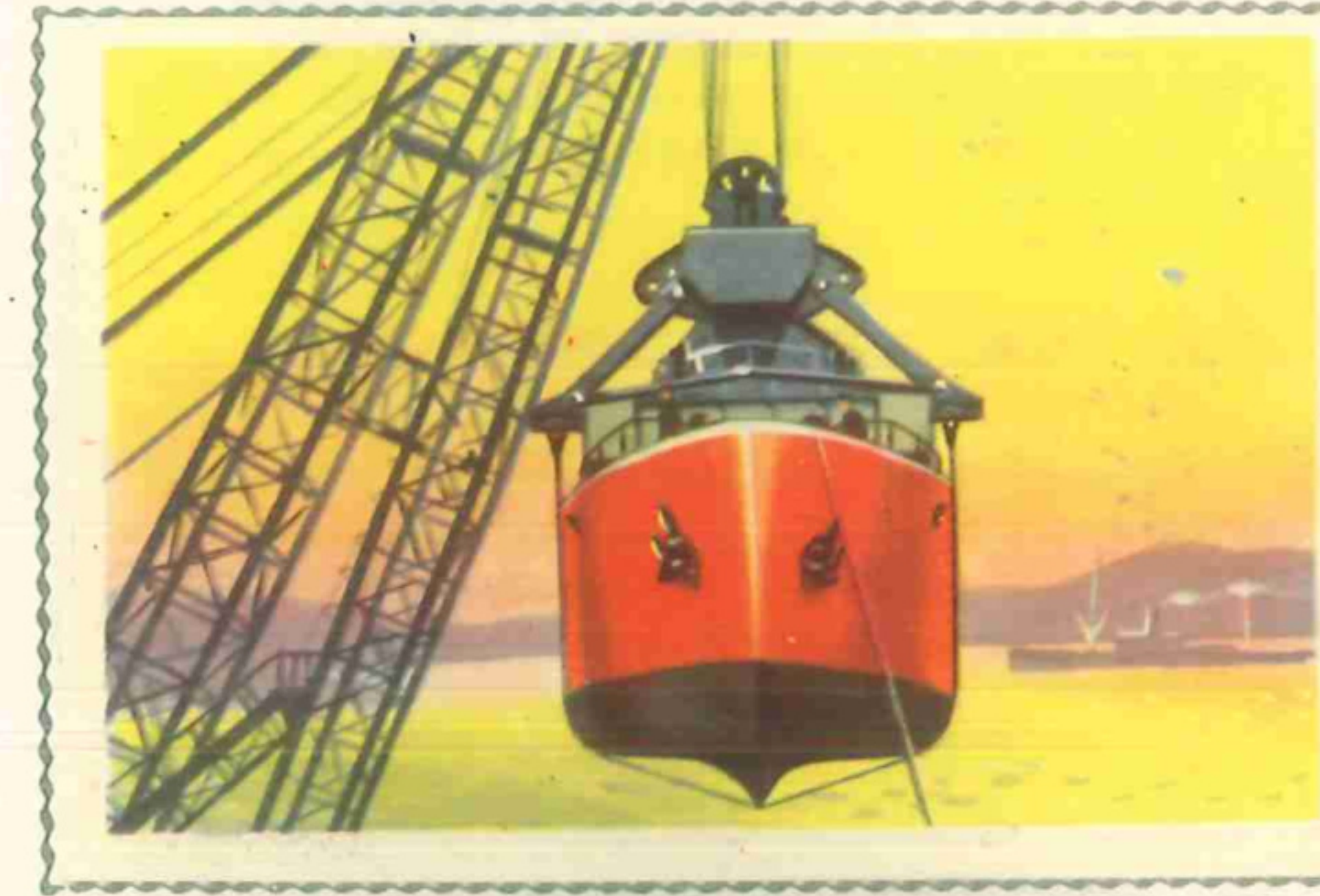
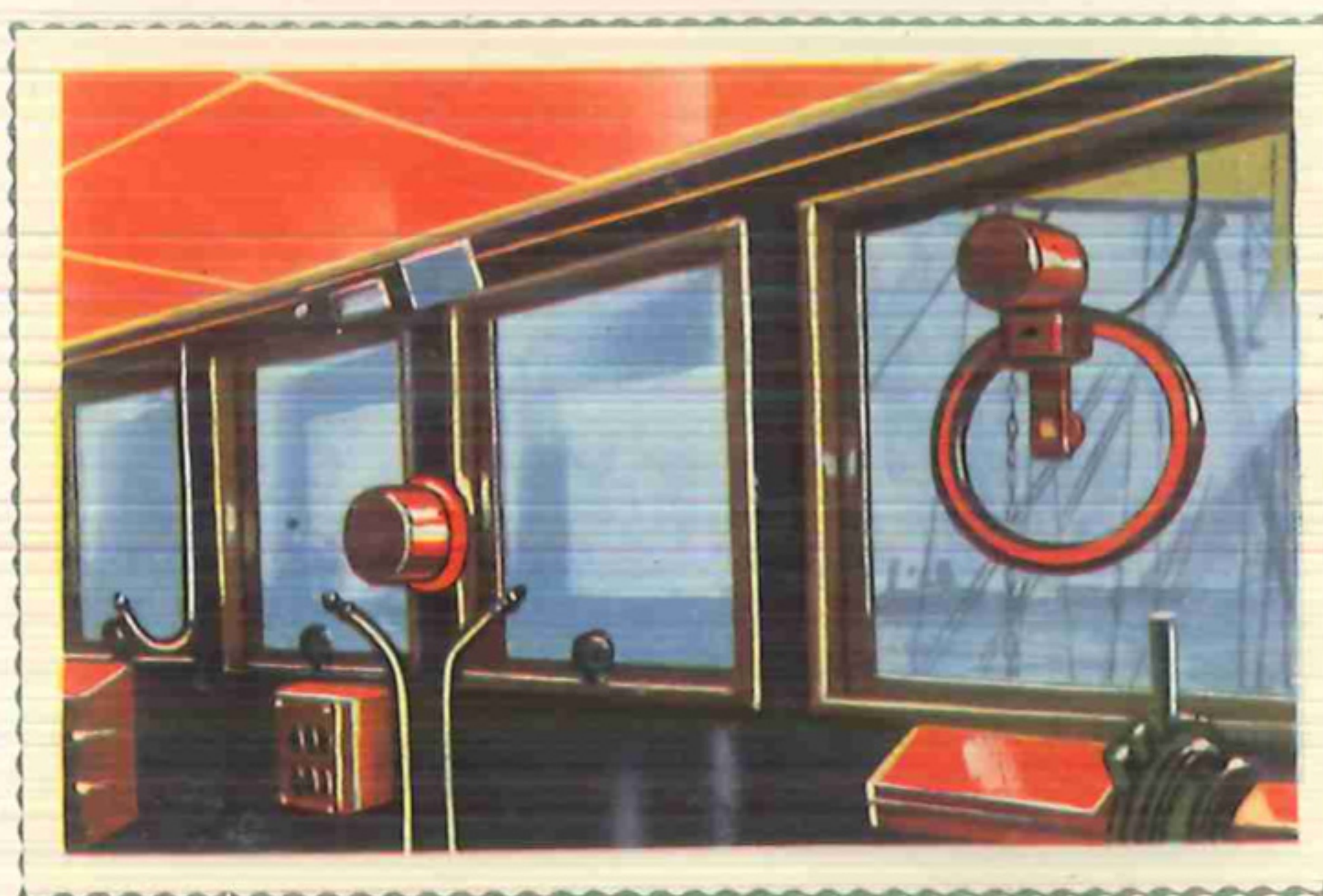
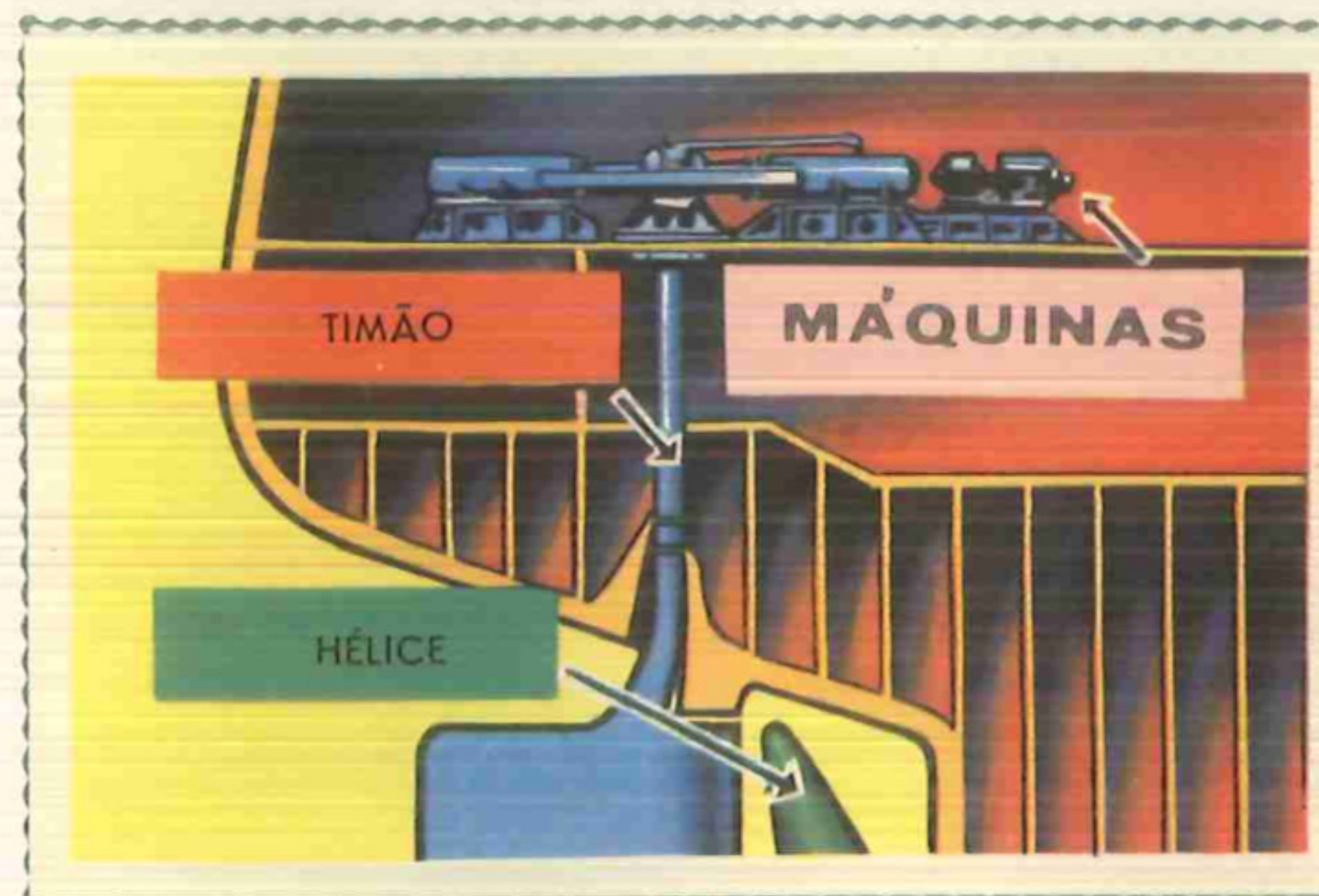
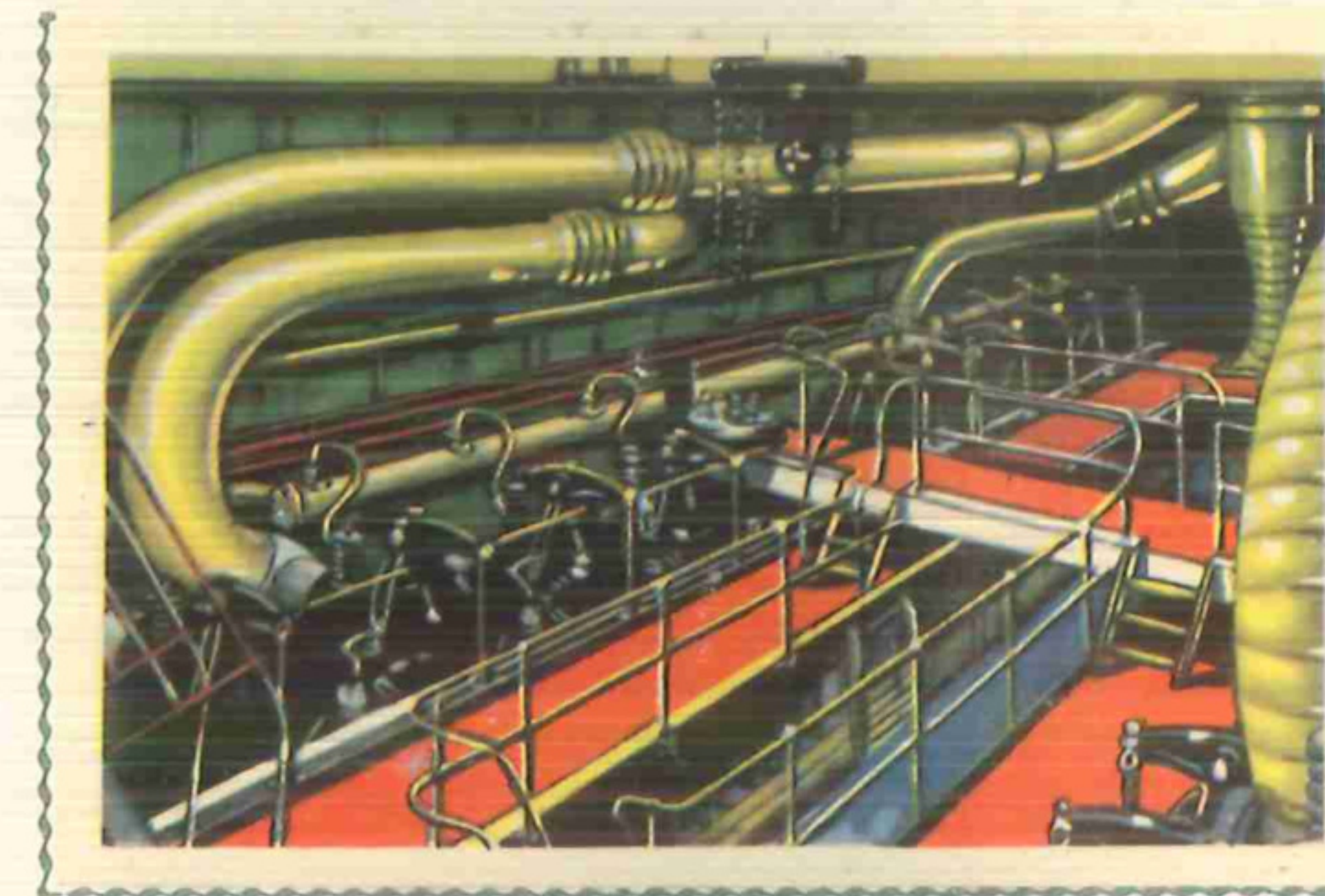
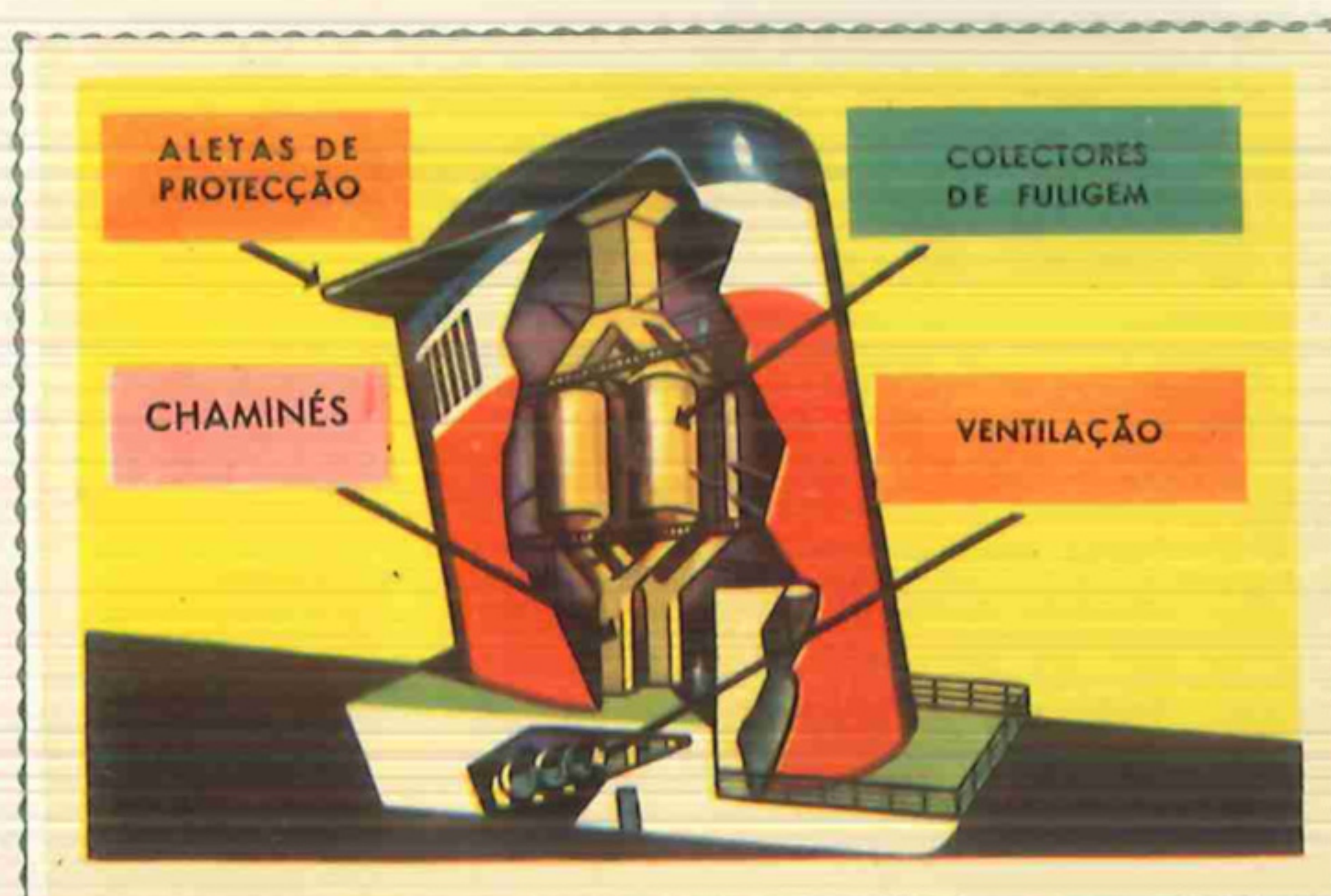
GRACE LINE INC. — Uma das mais prestigiosas e eficientes companhias do continente norte-americano, dotada de numerosas e modernas unidades, que marcam pela elegância, comodidade e condições de segurança.

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES — Uma das mais importantes empresas de França, país de notáveis tradições na navegação comercial. Os seus grandes navios mantêm carreiras regulares com a América do Sul.

A Navegação moderna

Vista de conjunto de uma grande «doca seca», para reparação e pintura de toda a classe de navios. Pode admitir unidades de 80.000 toneladas. Os navios, pelo seu constante contacto com o mar, exigem cuidados especiais, que só construções como esta estão aptas a proporcionar-lhes.

A primeira fase da construção de um navio consiste na colocação da quilha e dos anteparos. Assim, pouco a pouco, vai surgindo a silhueta da futura embarcação, que sulcará, um dia, as águas dos oceanos.

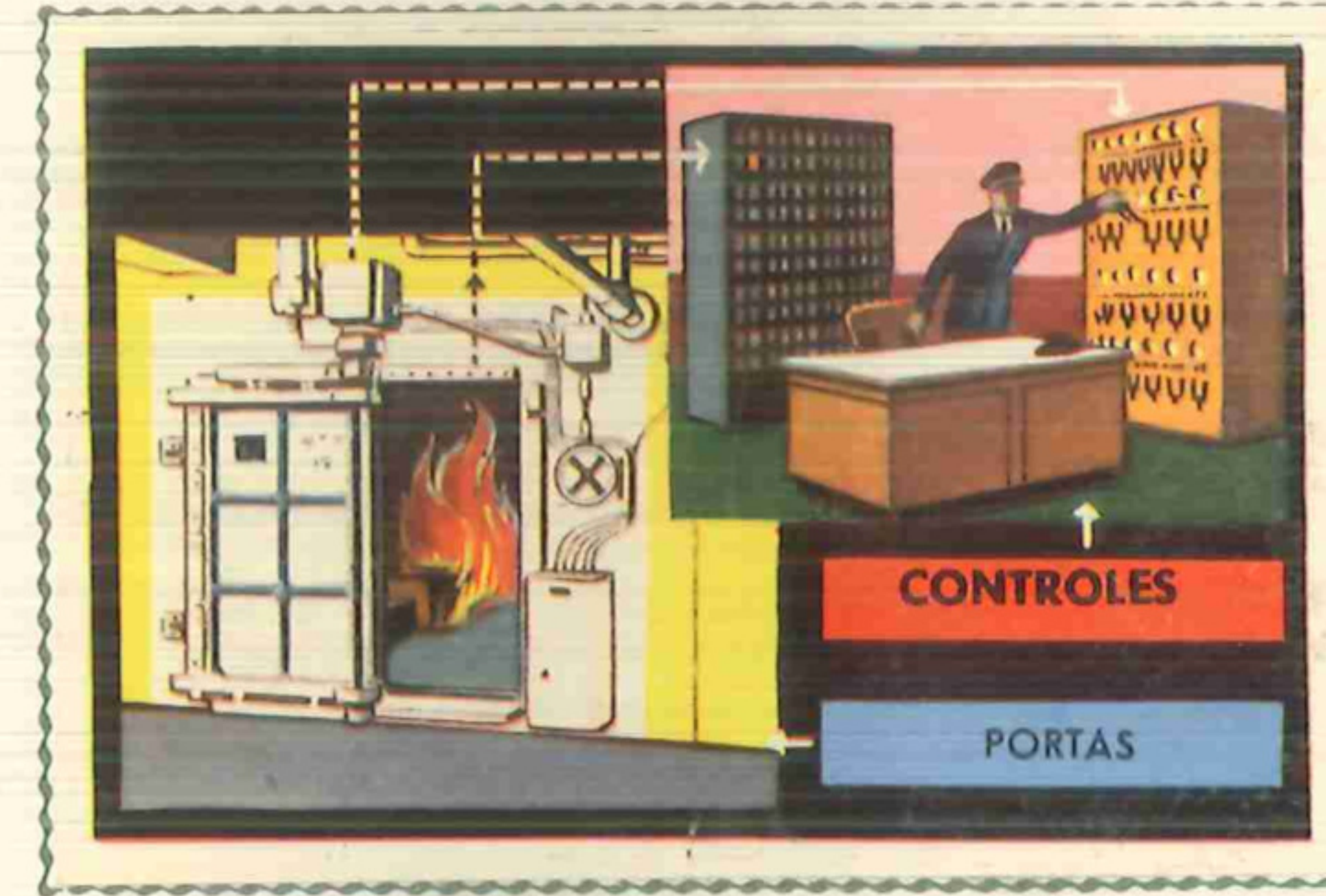
Eis o momento de ser colocada a proa pré-fabricada num navio mercante norte-americano, tipo «Liberty», nos estaleiros de New Haven, nos Estados Unidos. A moderna técnica permite grande rapidez na construção naval.

Uma potente grua transporta para o navio em construção, as pesadas peças das turbinas que hão-de impulsioná-lo. Os estaleiros onde se constroem as grandes unidades marítimas exigem poderosos instrumentos técnicos.

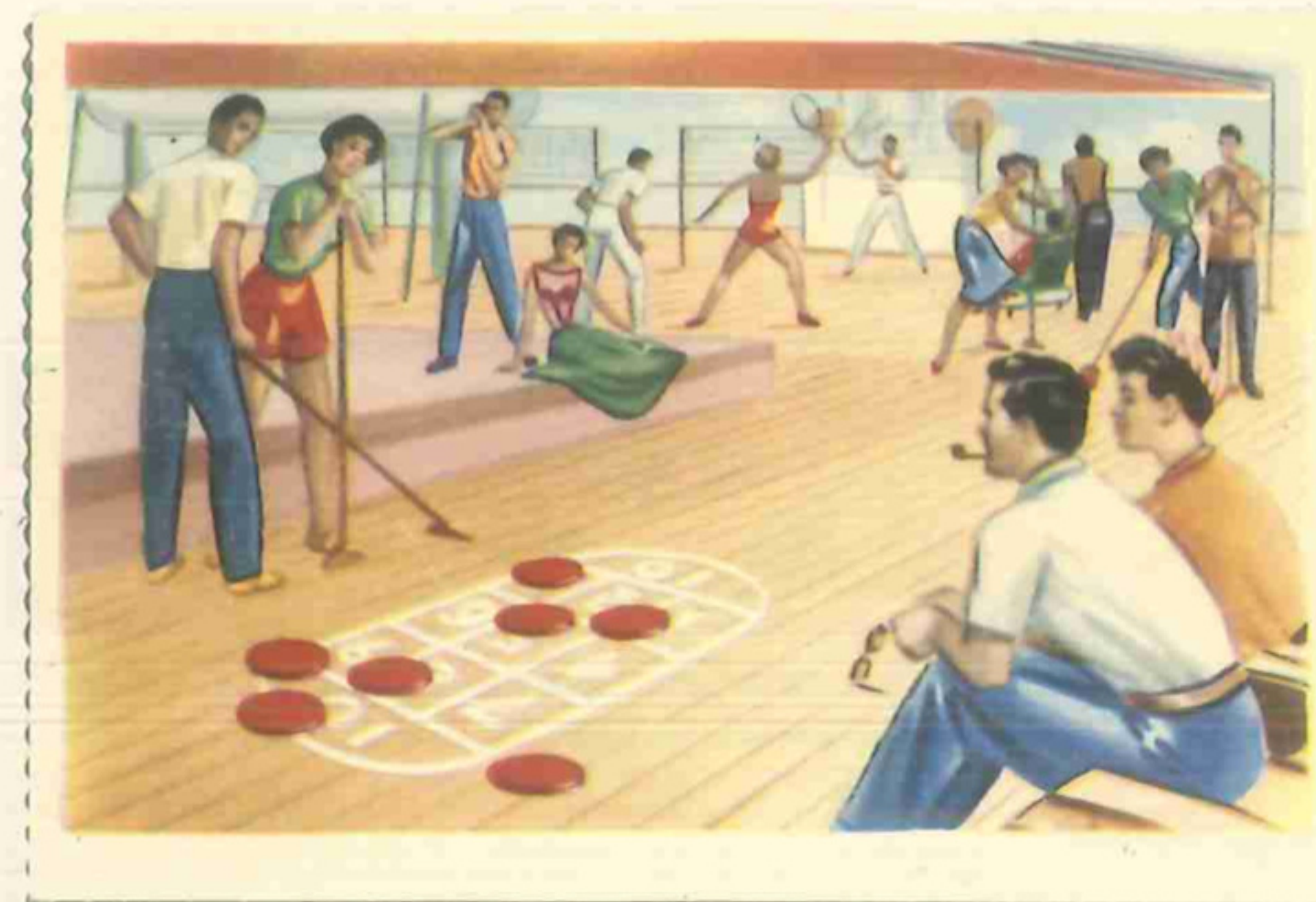
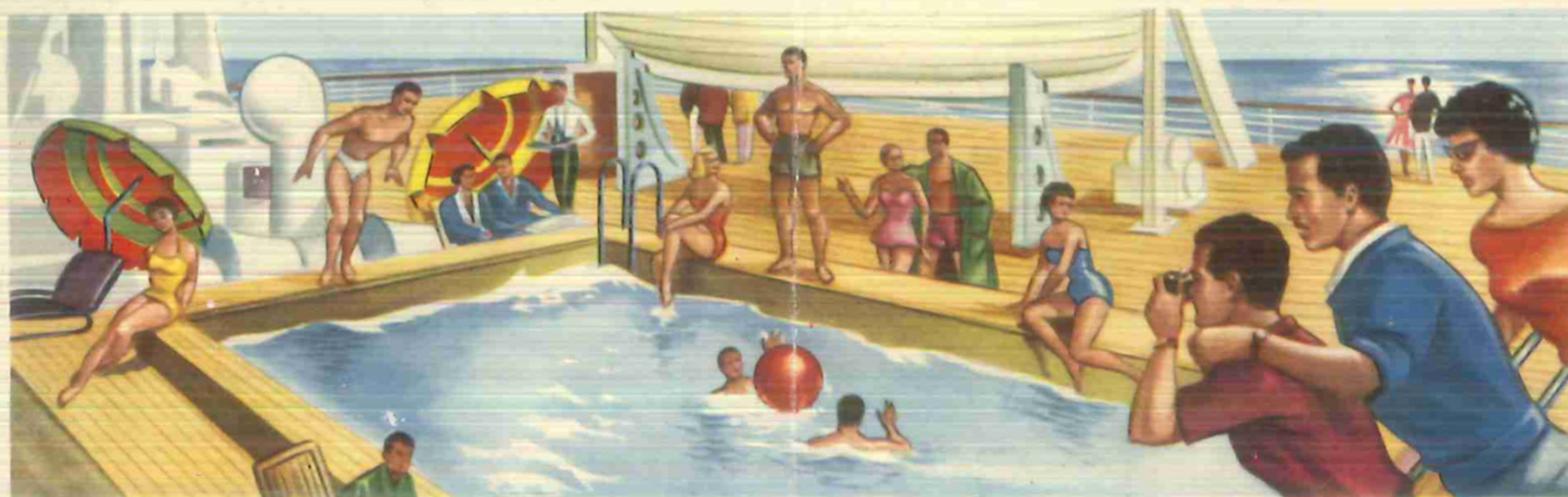
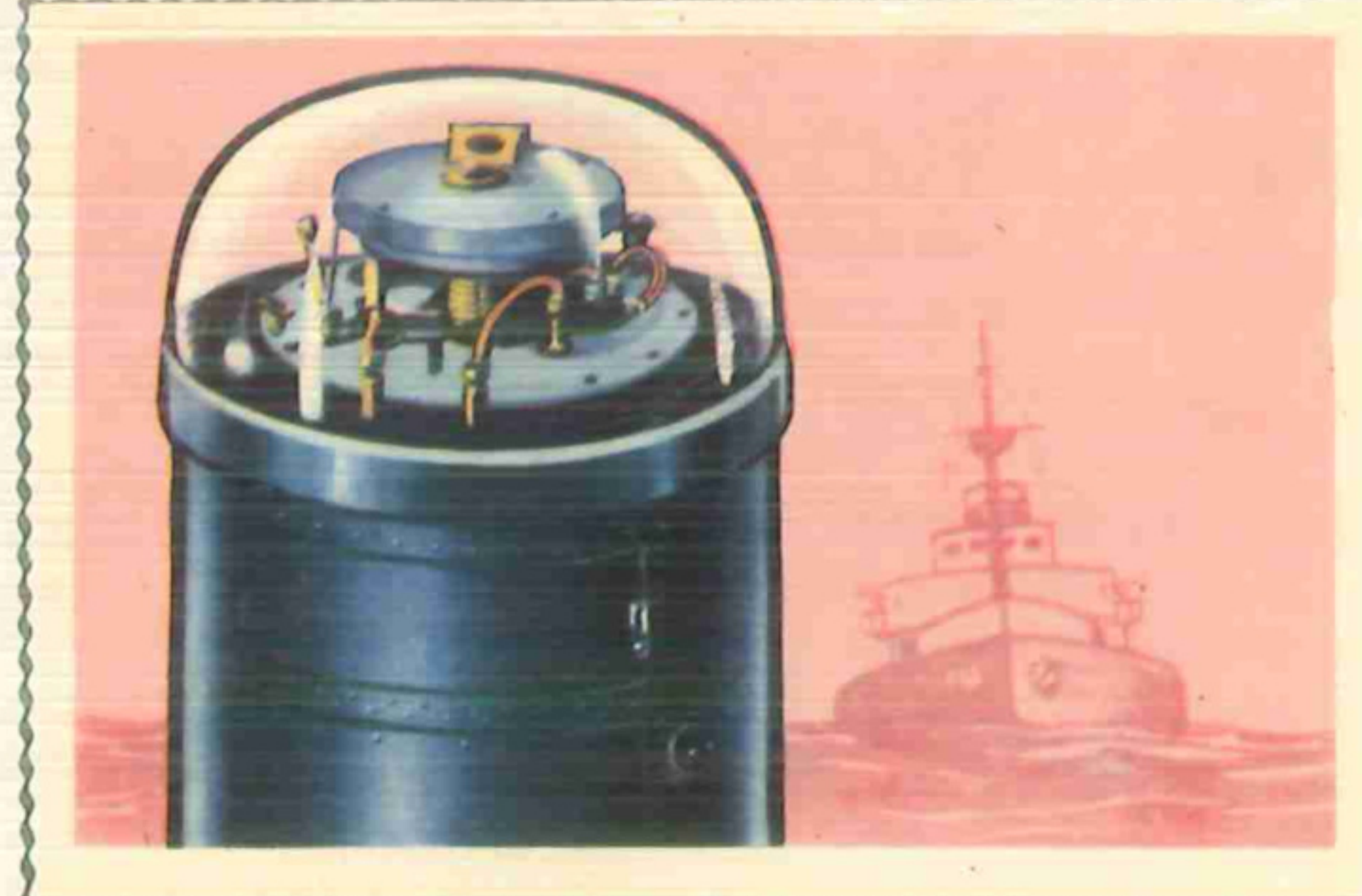
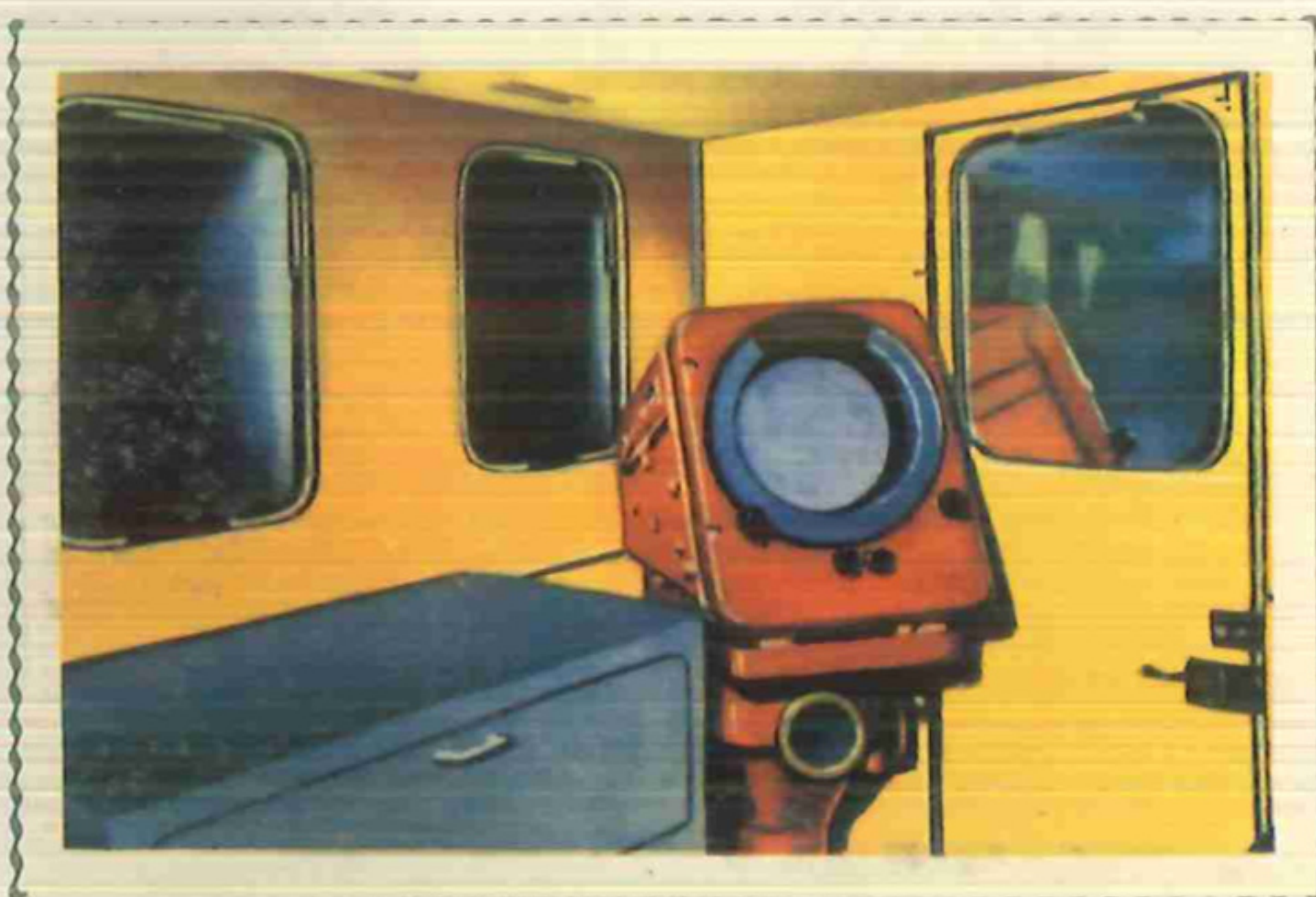
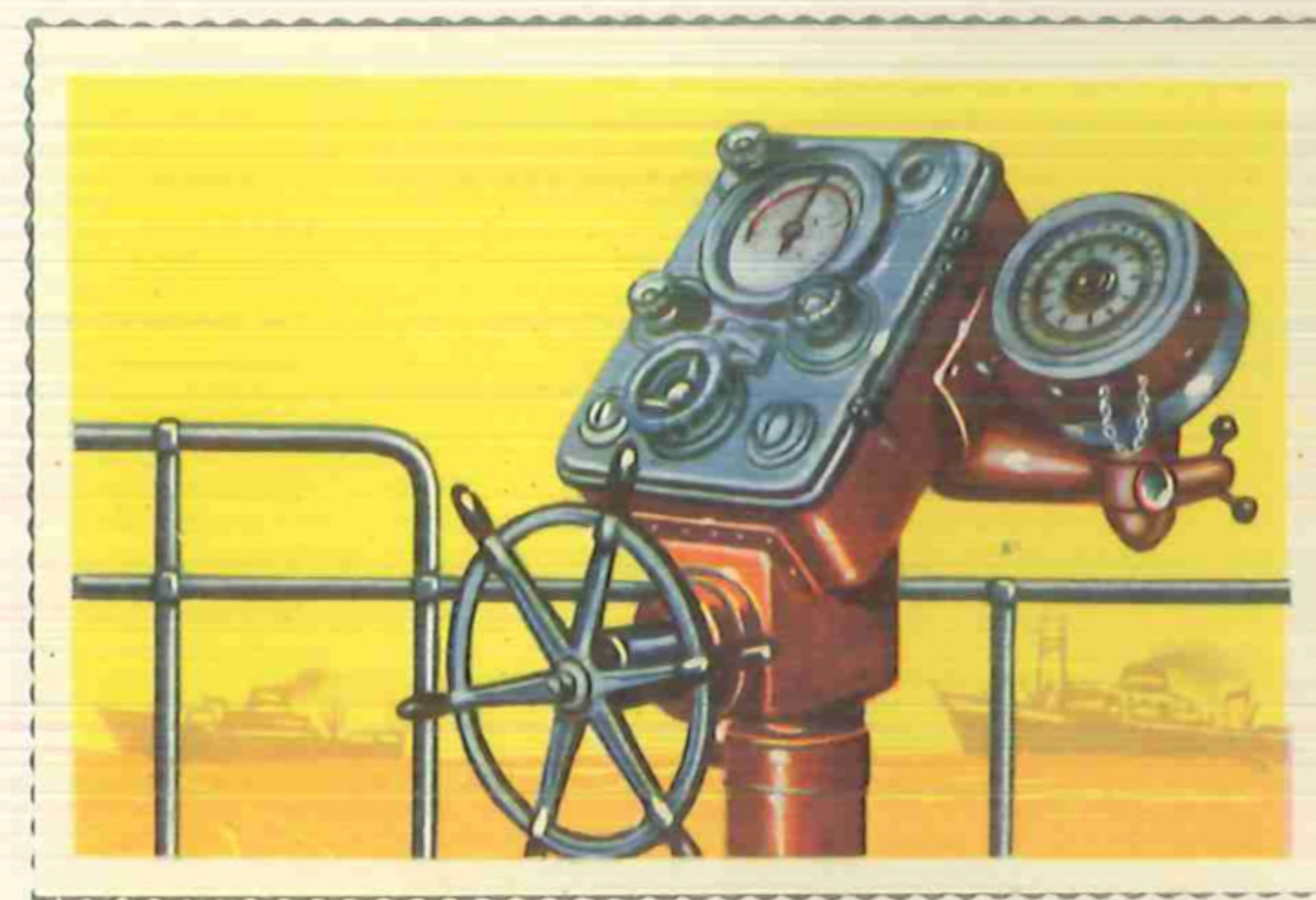
Na doca seca, procede-se aos últimos retoques. Após certo número de viagens, os barcos têm de ser limpos e pintados para retardar a acção corrosiva da água do mar, que, de contrário, lhes abreviaria a existência.

Lançamento à água de um navio de tonelagem média. O barco desliza para o mar pelas calhas montadas especialmente para esse efeito. Em geral, é depois de lançado que o navio recebe os últimos retoques.

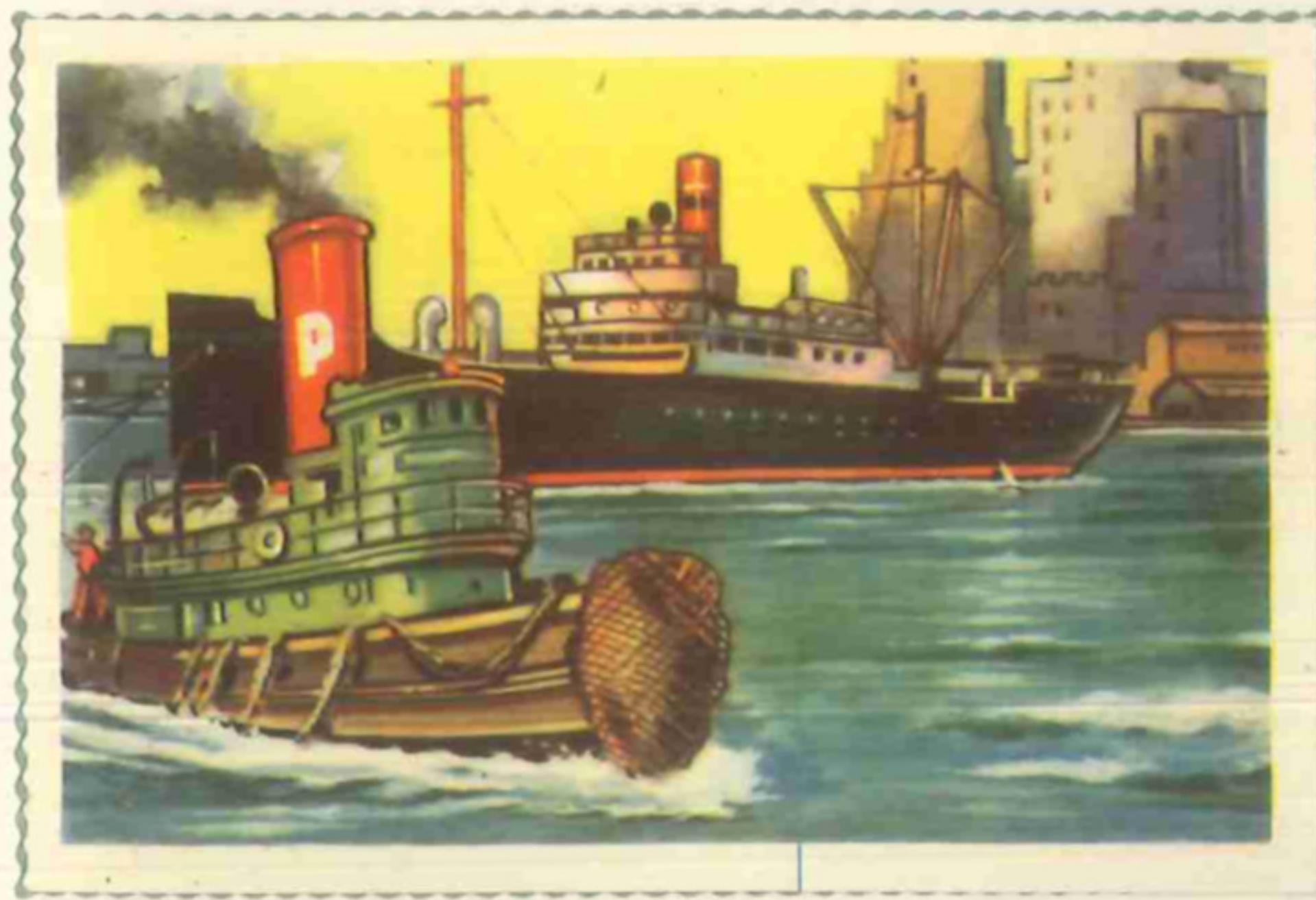
Lançamento lateral, empregado quando os barcos são de pequena tonelagem. Há muito que a prática demonstrou que este sistema é o mais eficiente, sob todos os pontos de vista, em tais casos.

Momento de ser lançado ao mar um pequeno navio, por intermédio de uma grua, que o transporta do estaleiro para a água. Este processo é o geralmente empregado para o lançamento de tal classe de barcos.

Ponte de comando de um navio de passageiros, onde se vêem vários instrumentos de navegação. Deste local, domina-se a proa do barco e também toda a vastidão do mar até à linha do horizonte.

Este corte permite ver o timão, as hélices e as máquinas geradoras de força para mover o timão. As referidas máquinas, em muitos casos, pesam várias toneladas, e demonstram a complicada construção de um navio moderno.

Casa das máquinas (Diesel), de um navio moderno. Notem-se a limpeza e a ordem, em contraste com a falta de asseio e o desalinho dos velhos barcos a carvão. Estas potentes máquinas desenvolvem grandes velocidades.

Corte transversal da chaminé de um transatlântico movido por turbinas. Toda a construção de um navio demonstra a perfeição que alcançou a moderna técnica ao serviço dos estaleiros actuais.

Paquete norte-americano «United States». Este gráfico permite observar como se encontram distribuídos os compartimentos estanques de uma unidade moderna, cientificamente estudados para o seu melhor aproveitamento.

No painel de sinais, acende-se uma luz vermelha, que indica o compartimento onde se registou um acidente. Acto contínuo, dá-se o alarme, e, imediatamente, se fecham as comportas metálicas do compartimento estanque. Deste modo, isola-se o perigo e torna-se possível atacar o sinistro.

Serviço de barcos de transporte nos grandes portos europeus. Estas embarcações são um magnífico auxiliar no serviço dos portos, pela sua capacidade de carga e fácil manejo.

Sala de «controle» do radiotelegrafista de um navio moderno. Os avanços da técnica permitem manter contínuo contacto entre a terra e um barco no alto mar, tanto pelo telégrafo como, inclusivamente, pelo telefone.

Em todos os grandes paquetes modernos, existem nas cobertas superiores vários jogos para distracção dos passageiros, que podem, assim, ver transformada uma longa travessia num agradável passatempo.

Piscina de água doce de um grande transatlântico. A água é mudada regularmente e aquecida ou arrefecida segundo as conveniências. Nenhum grande paquete carece actualmente destas piscinas, uma das comodidades mais apreciadas pelos passageiros.

GIROCOMPASSO — Um dos aparelhos técnicos de que estão munidos os barcos modernos, e que constitui um poderoso auxiliar para a navegação. Da presença deste e outros instrumentos depende a eficiência e a segurança dos navios.

CÂMARA DE RADAR — Actualmente, todos os navios modernos a possuem. Também a grande maioria dos antigos adoptou a sua instalação, dadas as condições de segurança que proporciona, em especial quando a navegação decorre em más condições de visibilidade.

GIROPILOTO — Outro moderno auxiliar da navegação, a qual, cada dia, se torna mais segura e eficaz, graças ao advento de aparelhos técnicos destinados a facilitar as grandes travessias marítimas.

«LORAN» — Oficial de marinha servindo-se do «Loran» («Long Rauge») «Navegation System». É o instrumento mais seguro para guiar os transatlânticos modernos até aos portos.

Rebocador moderno em acção. Apesar das suas reduzidas dimensões, estes barcos dispõem de grande potência, pelo que são insubstituíveis nas manobras de atracação dos gigantescos navios.

Navio atracado num porto. O rebocador prepara-se para ir buscar um paquete que entra, a fim de o conduzir ao respectivo molhe, cumprindo, mais uma vez, a missão para que foi construído.

Em todos os portos importantes, existem navios do Corpo de Bombeiros. Em caso de incêndio, são, como é lógico, de muita utilidade, tanto mais que a sua capacidade de acção é vastíssima.

Navio de 10.500 toneladas, no Canal do Panamá. Esta importante via marítima une os oceanos Atlântico e Pacífico, evitando a larga volta ao continente sul-americano, através da Terra do Fogo.

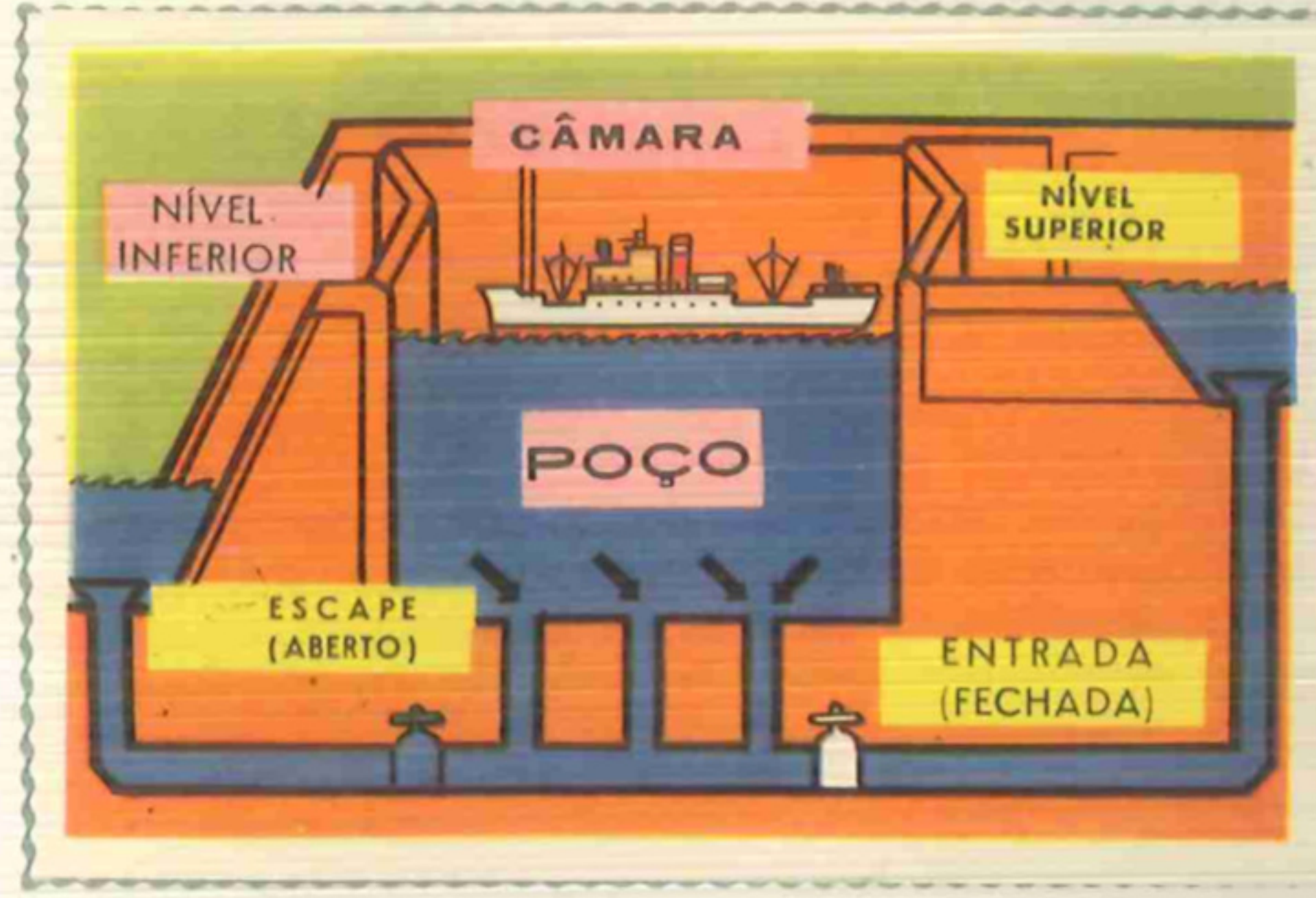
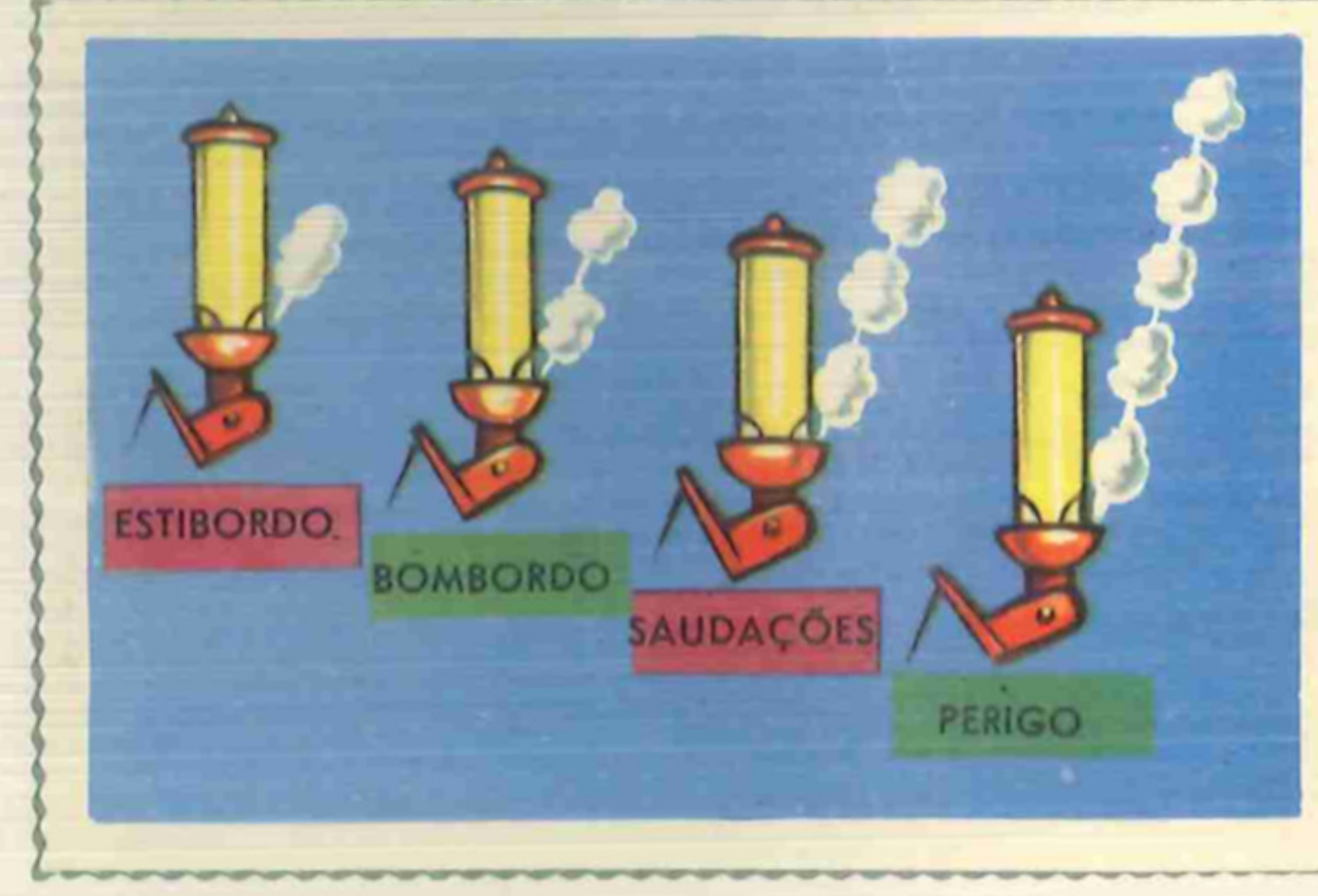
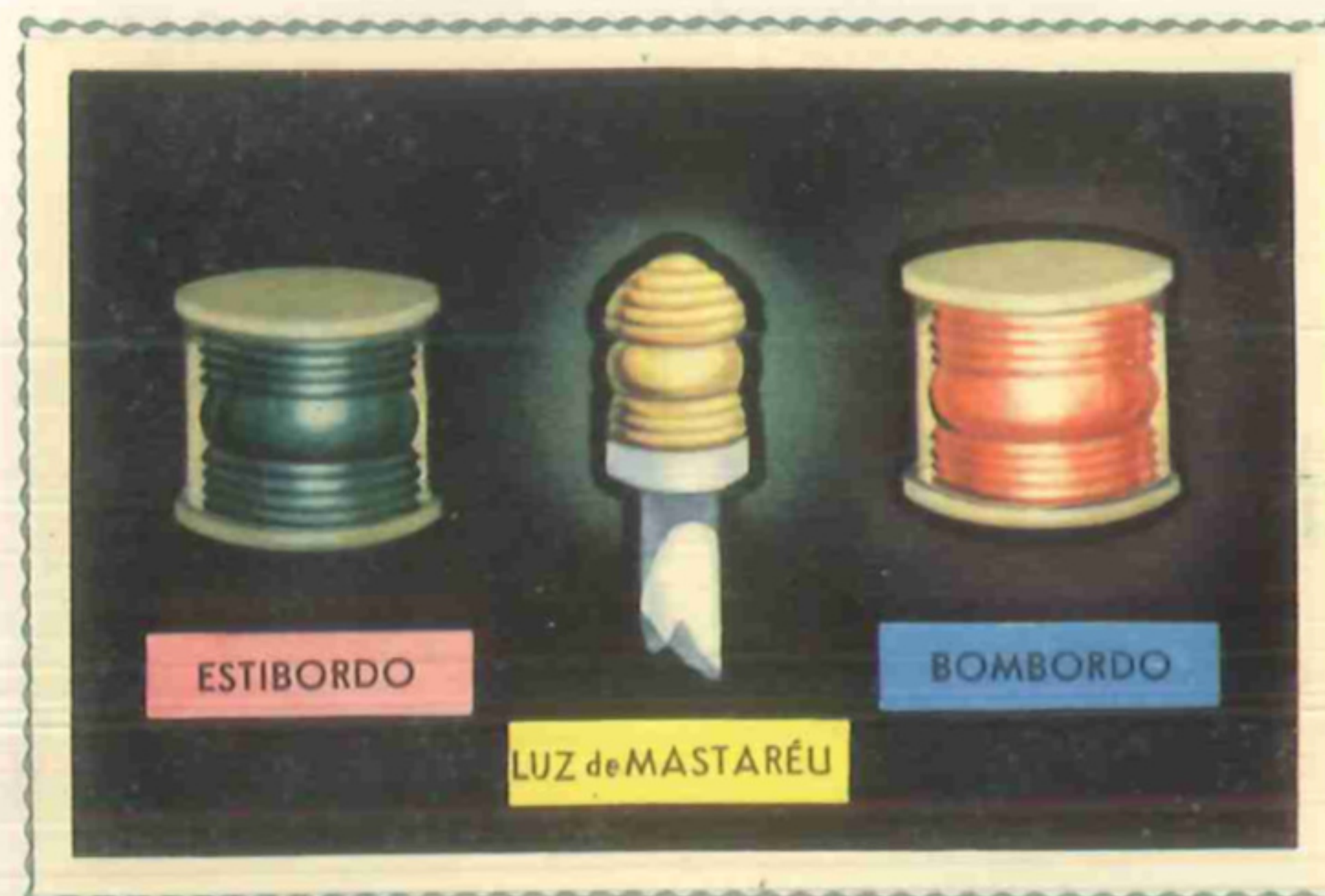



Gráfico demonstrativo de como funcionam as comportas do Canal de Panamá. Os seus grandes desníveis têm de ser compensados por meio destas comportas e câmaras de águas, que permitem aos barcos fazerem normalmente a sua travessia.

Nas unidades modernas, a manobra do lançamento de salva-vidas à água realiza-se desta maneira. Um motor auxiliar põe em movimento o maquinismo dos cabos sustentadores, concedendo maior rapidez e segurança à manobra.

Draga para o serviço de limpeza. A areia e o lodo que tira dos fundos passam para barcaças, que os transportam para terra, pois há que limpar continuamente os portos, a fim de evitar que o seu calado diminua.

Barco destinado aos pilotos portuários, no seu quotidiano labor de indicar aos navios que chegam o lugar onde devem atracar, dado o seu maior conhecimento da navegação no interior do porto.

Significado dos principais sinais por intermédio da sereia, com os quais um navio pode entrar em contacto com outro, ou com um porto. Cada barco tem, por assim dizer, a sua «voz» característica.

Sinais fixos de luz em todos os barcos, e seu significado durante a noite. Desta forma, um navio que chegue a um porto depois do anoitecer, pode ver dirigida a sua manobra.

Petroleiros espanhóis à descarga nos depósitos da «Campesa», num porto das Canárias. Os petroleiros, pelas suas linhas especiais, são navios adequados ao transporte deste importante carburante líquido.

Torre de radar num transatlântico moderno. Estas torres estão situadas, em geral, junto do mastro principal ou sobre a ponte de comando. Com este invento, a navegação melhorou extraordinàriamente as suas condições de segurança.

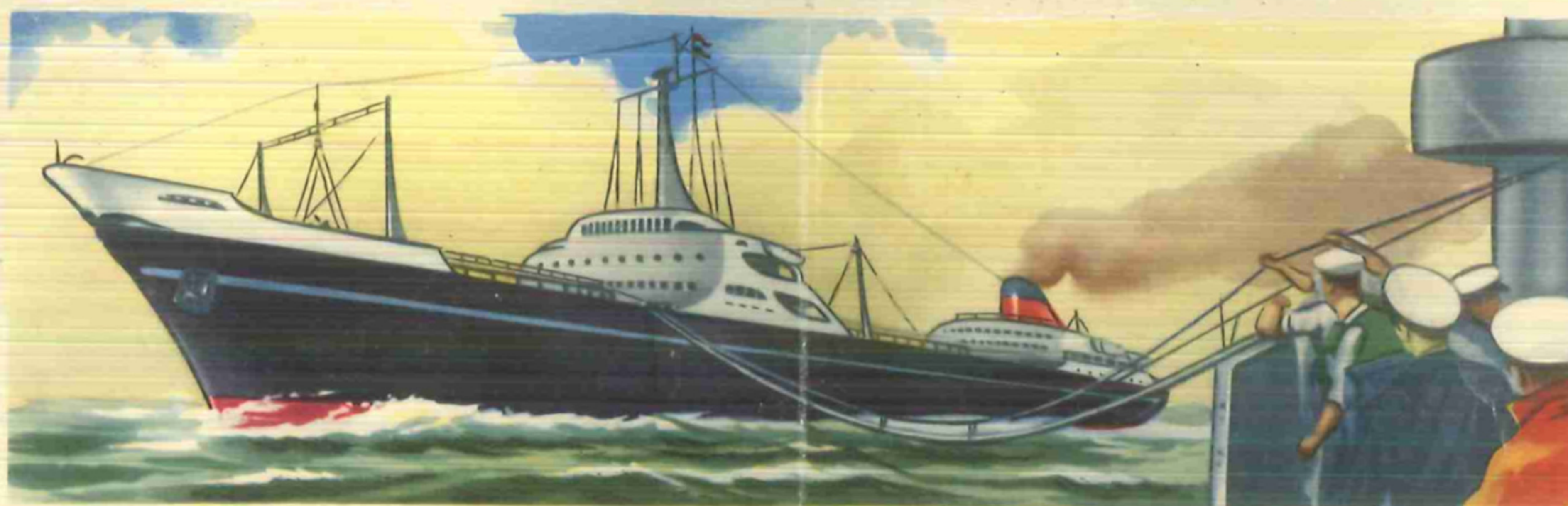
Aletas estabilizadoras, que mantêm o navio em equilíbrio, apesar da agitação do mar. Quase todos os barcos modernos dispõem destas aletas, tão necessárias nas longas travessias

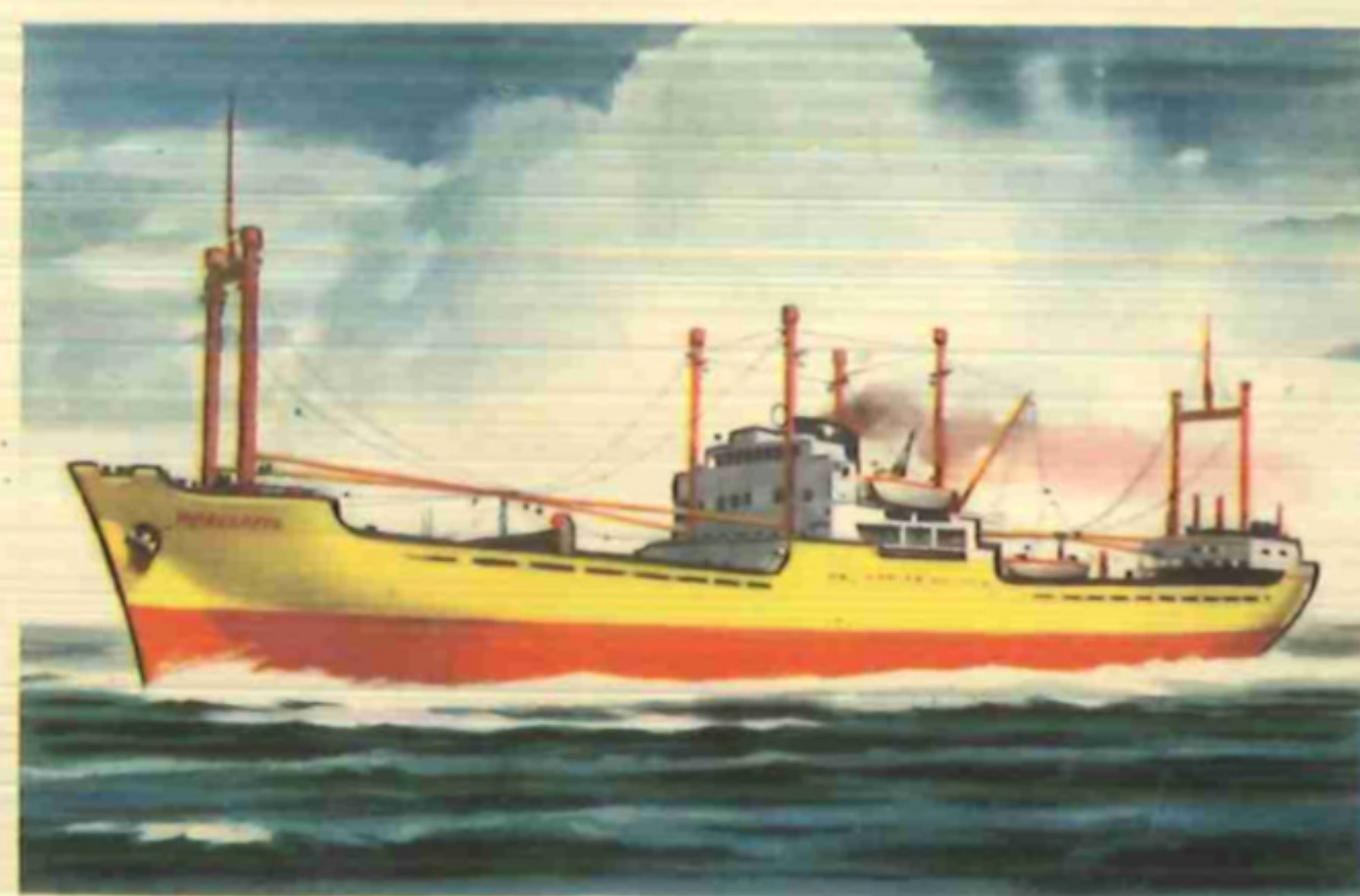
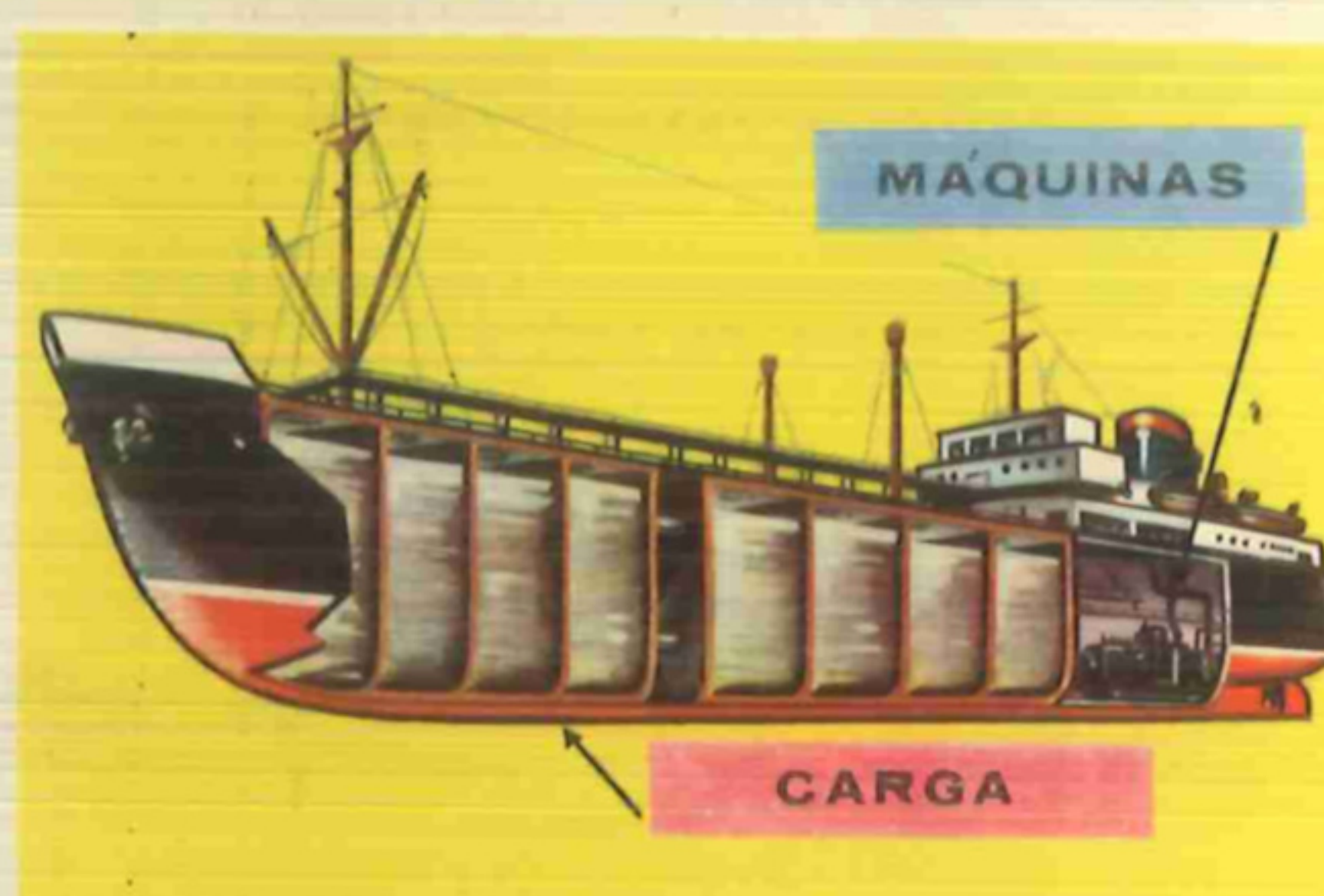
Hélices modernas que permitem às embarcações maior liberdade de manobra no mínimo de espaço. Continuamente, a técnica moderna procura a forma de melhorar a navegação marítima.

Barco especialmente destinado ao serviço de reparação dos cabos de comunicações intercontinentais. Estes cabos, devido ao seu contínuo contacto com a água, estão sujeitos a forte acção corrosiva, pelo que necessitam frequentemente de assistência.

Barco carvoeiro do Tamisa. No porto de Londres, existem numerosas embarcações deste tipo, destinadas ao transporte de carvão para os navios que o solicitam, motivo por que constituem excelentes auxiliares.

Em zonas consideradas perigosas, é costume estacionarem navios-faróis, cujo labor é apreciadíssimo por todos os navegantes, porque lhes proporciona orientação segura, evitando-lhes surpresas desagradáveis.

«EDGAR BONNET», o maior e mais potente rebocador do mundo, em serviço nas manobras portuárias do Canal de Suez, onde, pelas especiais características deste, constitui um auxiliar imprescindível.

Abastecimento de petróleo no alto mar. Um grande barco petroleiro passa o precioso combustível para outro navio, sem que qualquer deles haja de se deter. Esta operação é actualmente muito vulgar e realiza-se com grande precisão.

SPYROS NIARCHOS (47.000 toneladas). É um petroleiro do grupo grego «Niarchos», lançado à água recentemente. Esta frota petroleira é uma das mais importantes do mundo e realiza contínuos transportes.

MARGARETTA (2.693 toneladas). Navio finlandês empregado no transporte de petróleo da Venezuela para a Finlândia, com grande capacidade de carga apesar da sua reduzida tonelagem.

Navio-tanque petroleiro, com os respectivos compartimentos para o transporte do carburante. Estes navios são especialmente desenhados para aproveitar ao máximo a capacidade de carga nas melhores condições de segurança e navegação.

Aspecto geral de um cargueiro moderno, e forma de efectuar a carga por meio de redes ligadas a potentes cabrestantes, graças ao que é possível ir enchendo de combustível os depósitos.

FRANCHINA FASSIO (3.486 toneladas). Petroleiro italiano de tipo médio, em serviço com os portos do Mar Vermelho, onde, pela grande produção petrolífera da Ásia Menor e da Pérsia se efectua grande trânsito deste combustível.

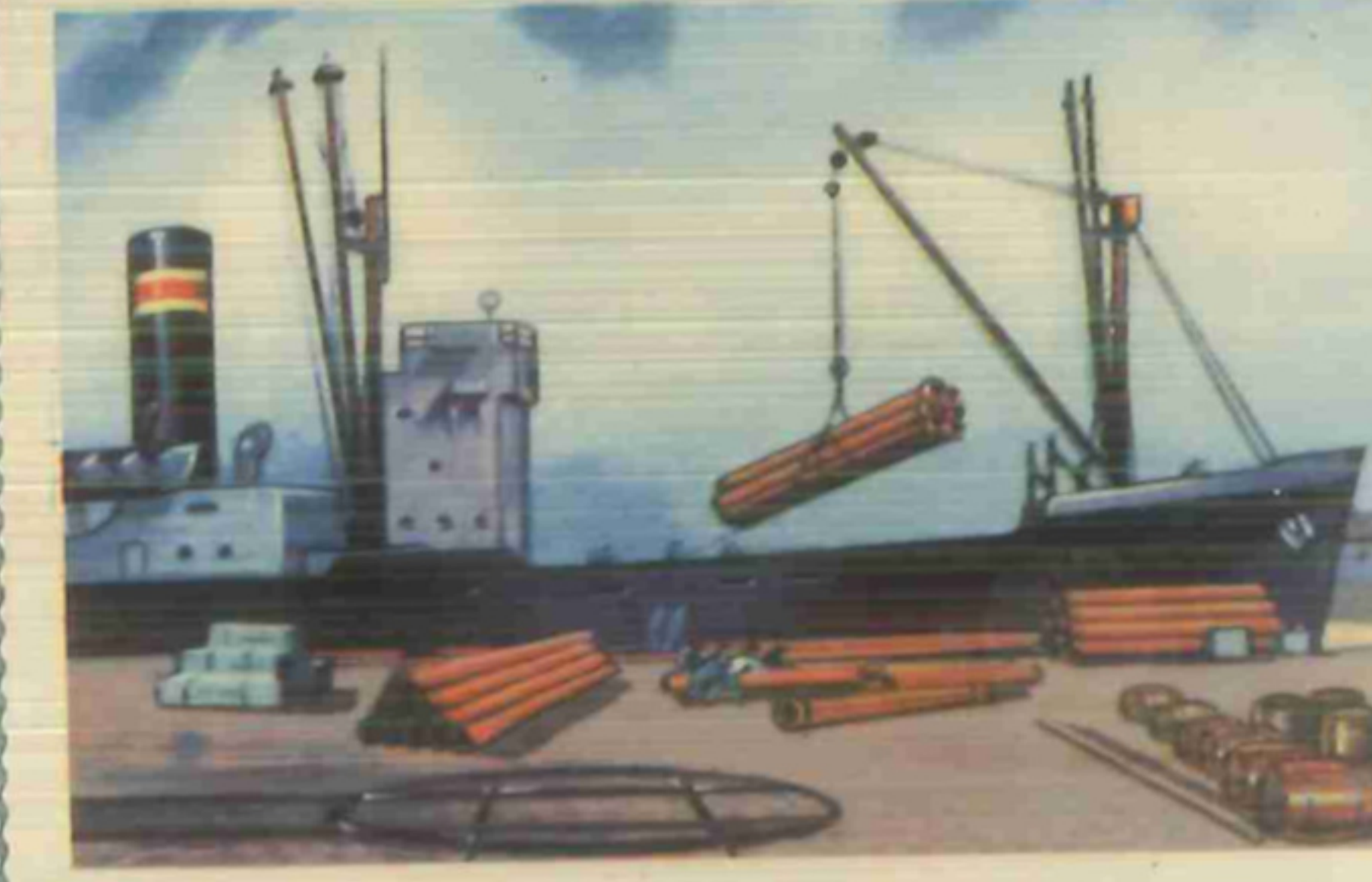
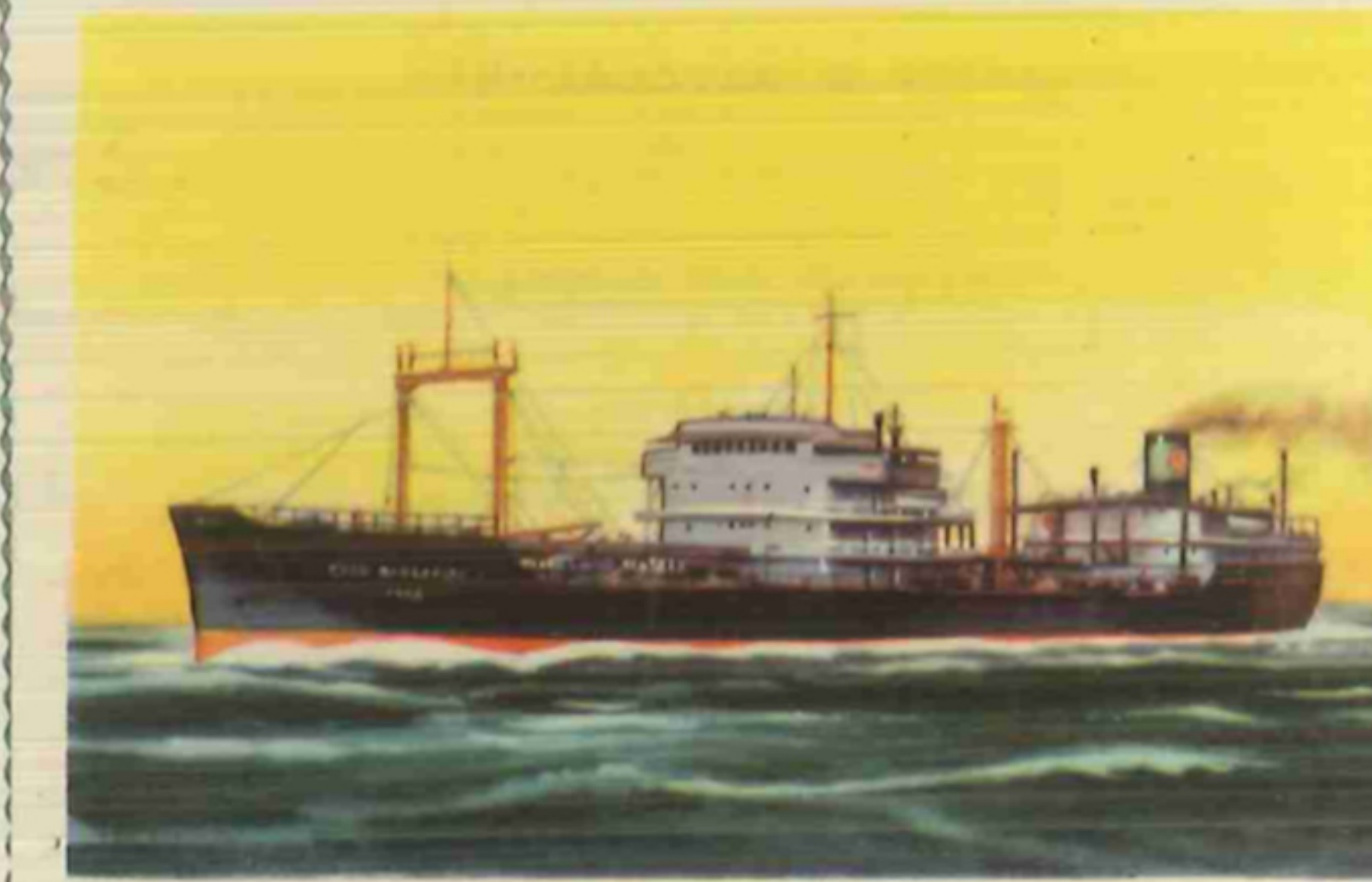
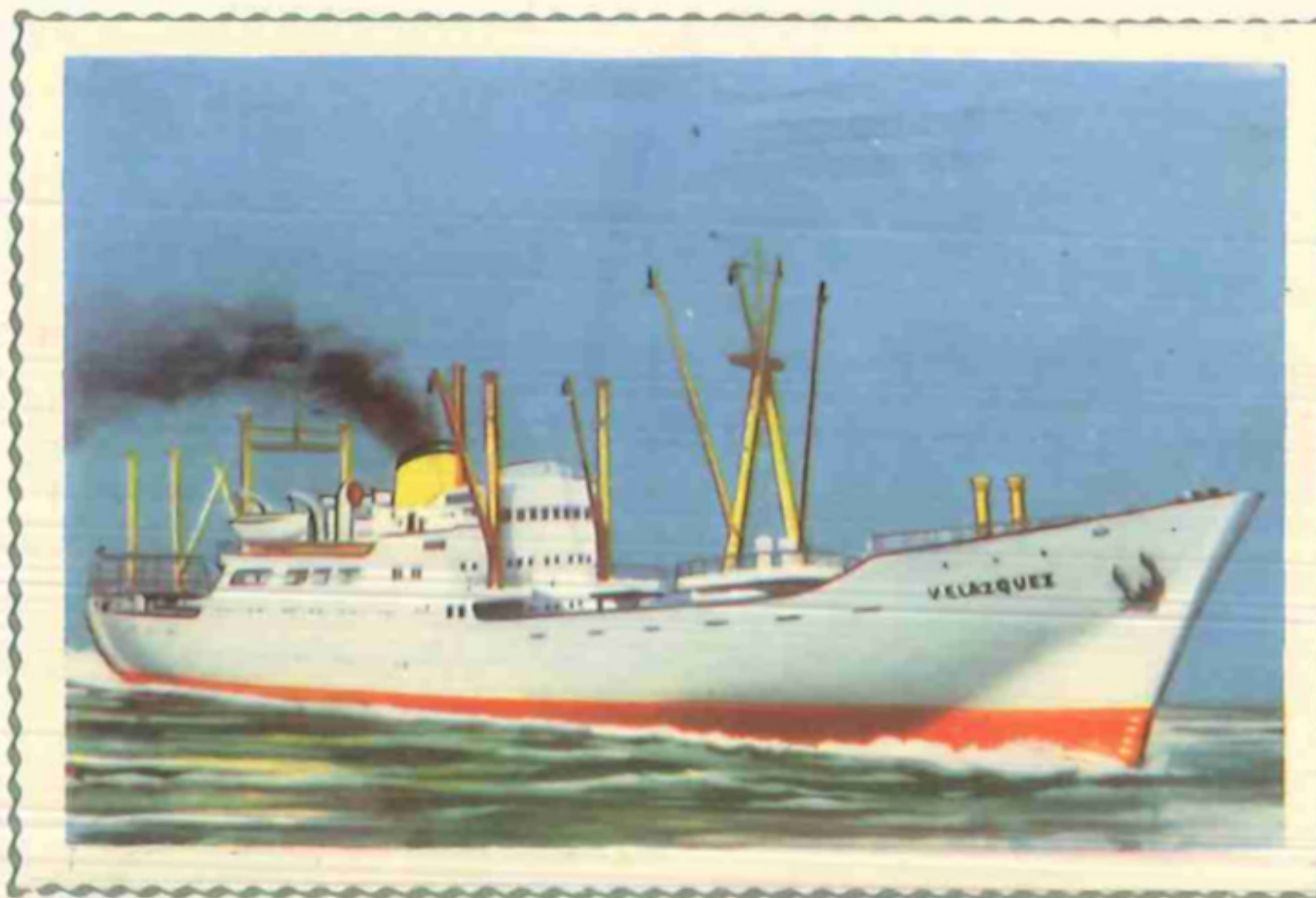
ASTENE SEXTO (1.800 toneladas). Navio fruteiro espanhol, de linhas modernas e magníficas instalações frigoríficas. Saiu dos estaleiros de Sevilha, onde, reconhecida a sua eficácia, se procede à construção de outros iguais.

BALLYGALLY HEAD (1.808 toneladas). Navio fruteiro inglês, matriculado em Belfast. A sua deslocação e capacidade de carga, que é de 84.315 pés cúbicos, conferem a esta classe de barcos grande eficácia. A sua velocidade é de 13 nós por hora

Navio-frigorífico, dotado de compartimentos refrigerantes para acondicionamento de vegetais e carnes. A colocação em serviço destes navios permitiu grande facilidade de transporte de alimentos frescos em óptimas condições sanitárias.

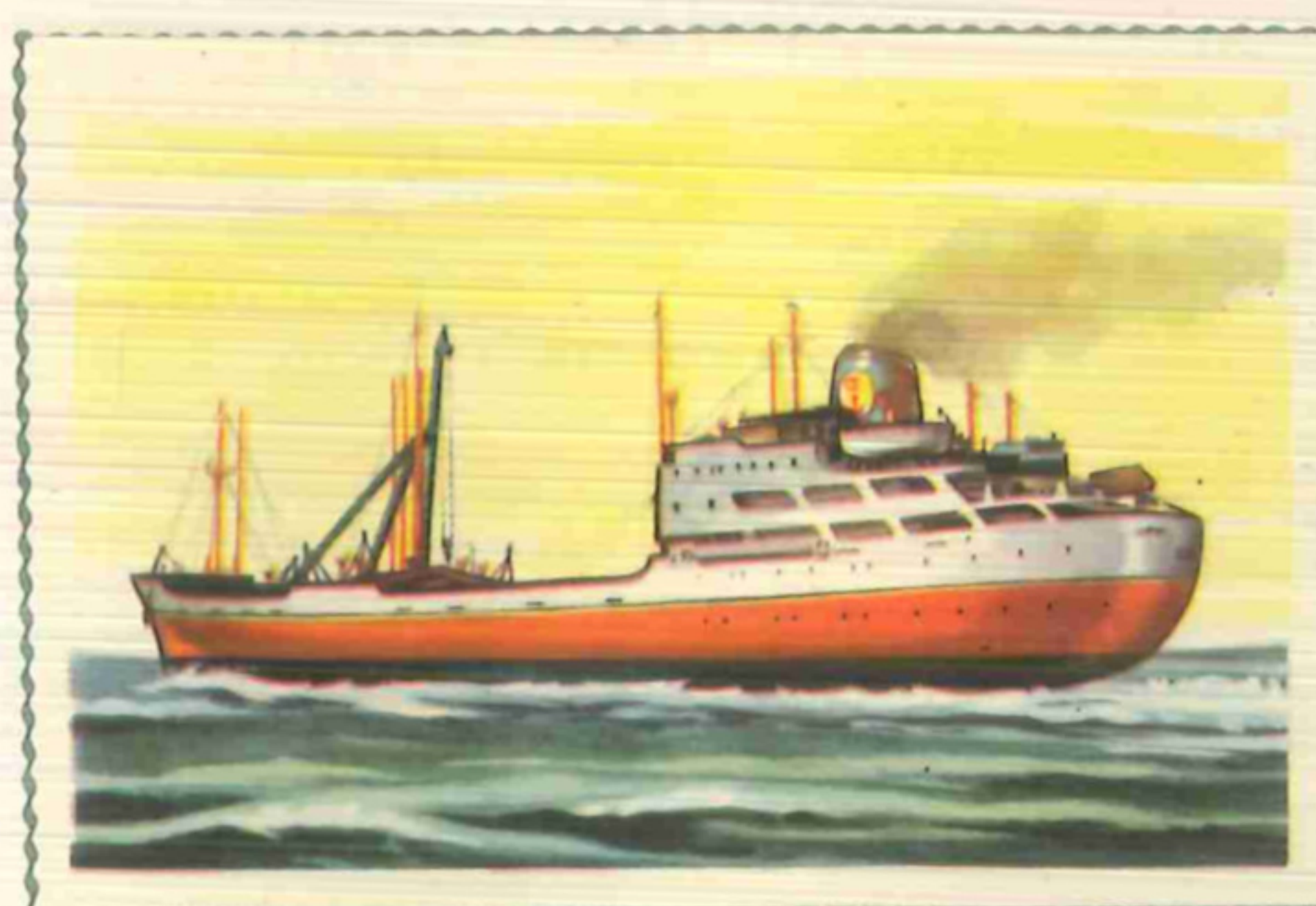
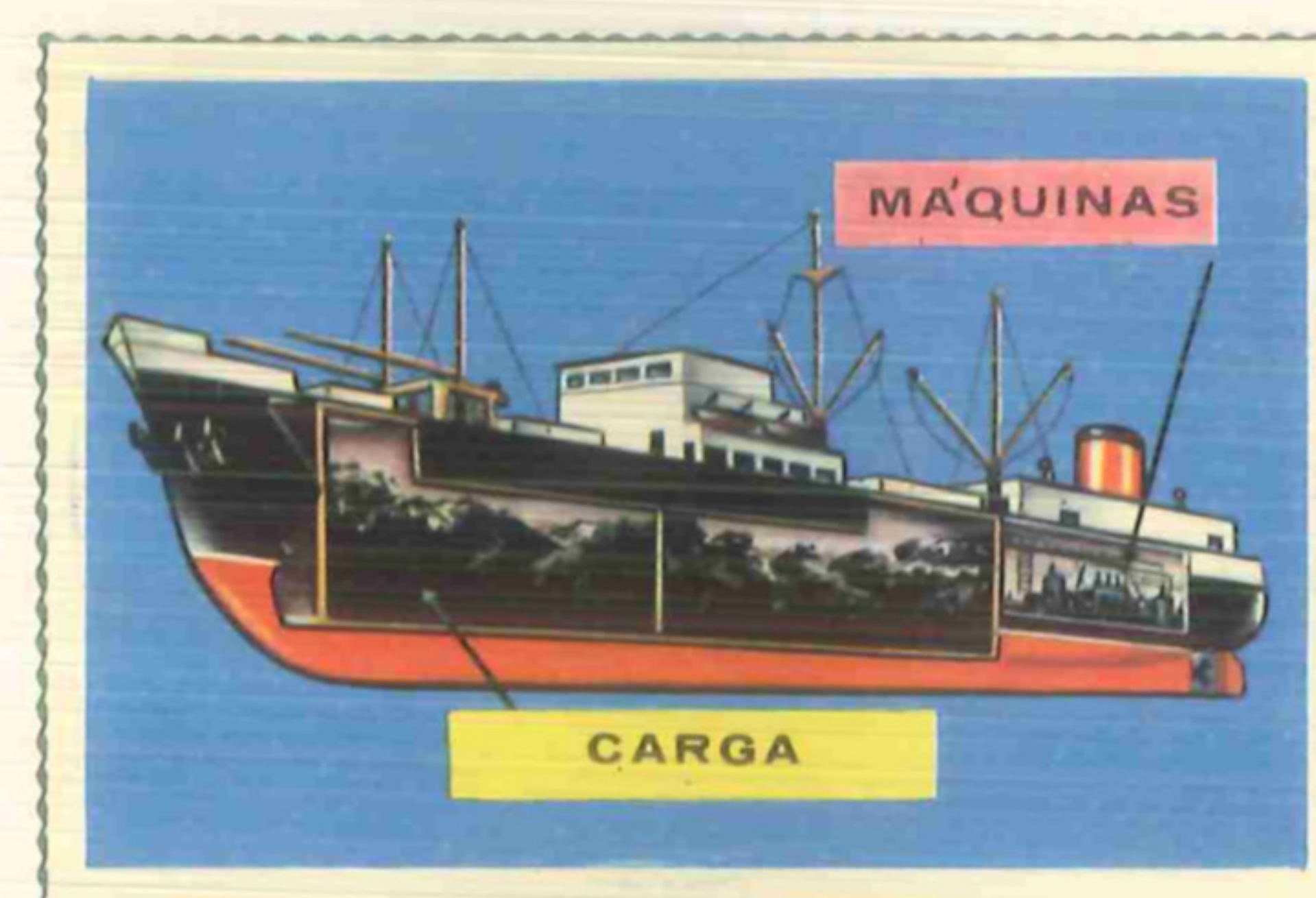
ESSO LE CAROUBIER (2.325 toneladas). Navio petroleiro francês. Transporta alimentos frescos da Venezuela para França, em rápidas e eficazes viagens, de comprovada importância e utilidade.

Barco transportador de trigo, no qual se observa a forma como o grão está distribuído. A moderna navegação tornou necessária, para maior eficácia, a especialização segundo as características de cada classe de carga.

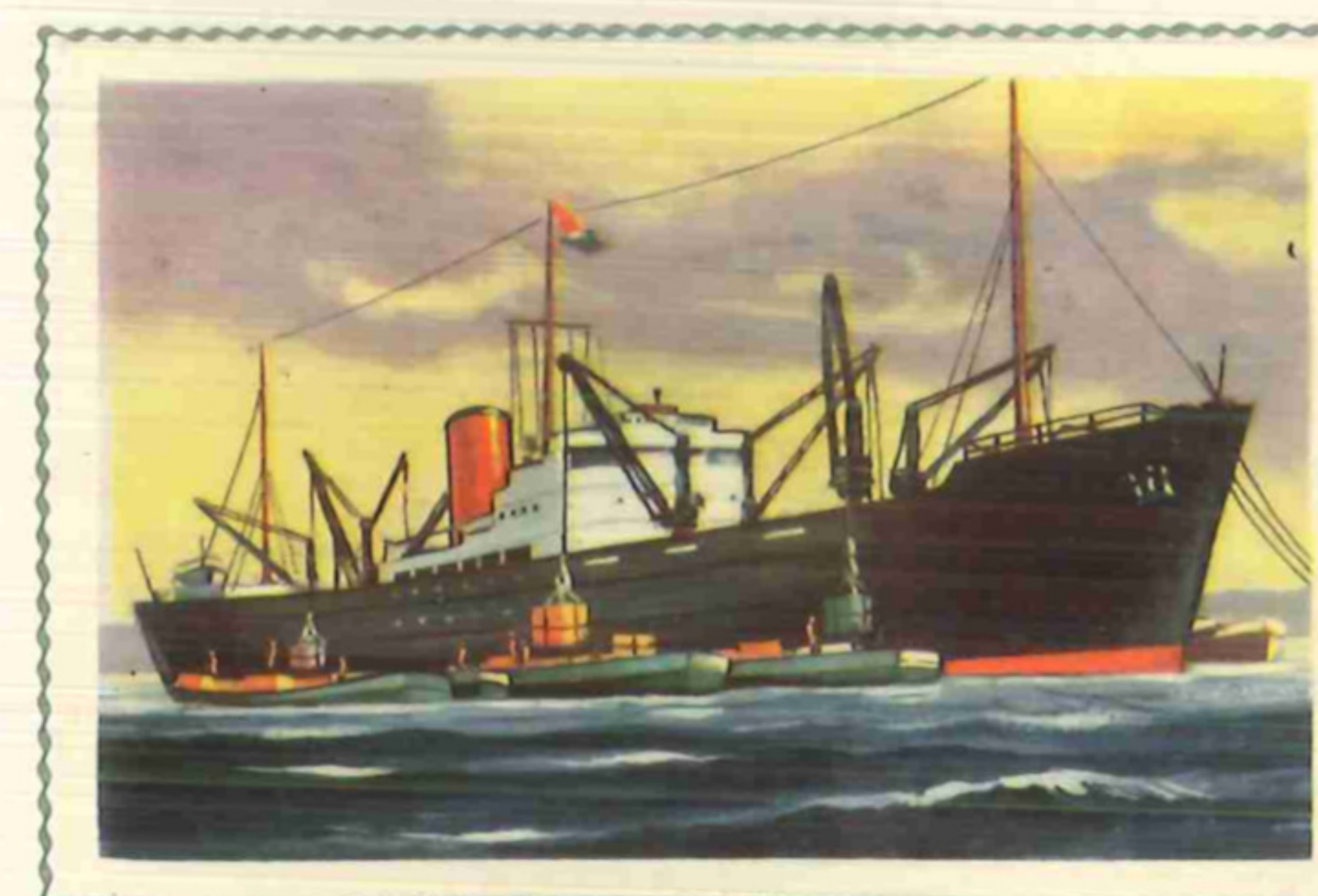
HAUSTELLUM (12.122 toneladas). Navio inglês, petroleiro, em serviço entre os portos do Médio Oriente e a Inglaterra. A frota inglesa possui grande número de barcos petroleiros, para o abastecimento das suas indústrias.

Navio de 4.500 toneladas, carregado de grandes tubos de ferro. Estes barcos, geralmente, costeiam o litoral, de porto em porto. Este serviço denomina-se «navegação de cabotagem» e constitui uma missão muito necessária.

ESSO MARGARITA (7.435 toneladas). Petroleiro venezuelano da «Compañia de Petróleos Lago», de Caracas. Dada a sua grande produção petrolífera, a Venezuela dispõe de uma excelente e moderna frota de navios especialmente destinados ao transporte do chamado «ouro negro».

VELAZQUEZ (2.500 toneladas). Navio fruteiro inglês, destinado ao transporte de frutos das Canárias para a Grã-Bretanha, em viagens regulares, que permitem aos ingleses gozar as delícias das culturas daquelas ilhas.

Como vai distribuída a carga num barco algodoeiro norte-americano. O transporte do algodão, tal como o de frutos, carnes em conserva, petróleo, cereais, etc., é outra especialização dos navios mercantes modernos.

TINA ONASSIS (27.853 toneladas). Navio petroleiro, matriculado em Monróvia, propriedade da empresa de Aristóteles Onassis, o conhecido armador greco-argentino, que dispõe de uma potente frota mercante.

Elevador para cereais em grão. Pelas suas especiais características pode ser transportado para qualquer ponto do cais, onde seja necessária a sua presença para a carga e descarga dos navios transportadores da referida espécie de mercadoria.

BELLIS (6.818 toneladas). Navio norueguês, empregado no transporte de frutas e cereais. Tem a capacidade de 423.000 pés cúbicos, que lhe permite acondicionar importante quantidade de carga. A sua velocidade, muito apreciável, é de 17 nós por hora.

Distribuição da carga num barco carvoeiro. Pelas características especiais da sua carga, esta classe de navios obedece a determinadas condições de construção que os tornam diferentes de todos os outros.

EL NABEEL (1.735 toneladas). Navio petroleiro destinado ao serviço dos portos do Médio Oriente, onde se regista importante tráfego de carburantes, desde os locais de origem, os quais se distribuem, depois, pelo mundo inteiro por intermédio de barcos como este.

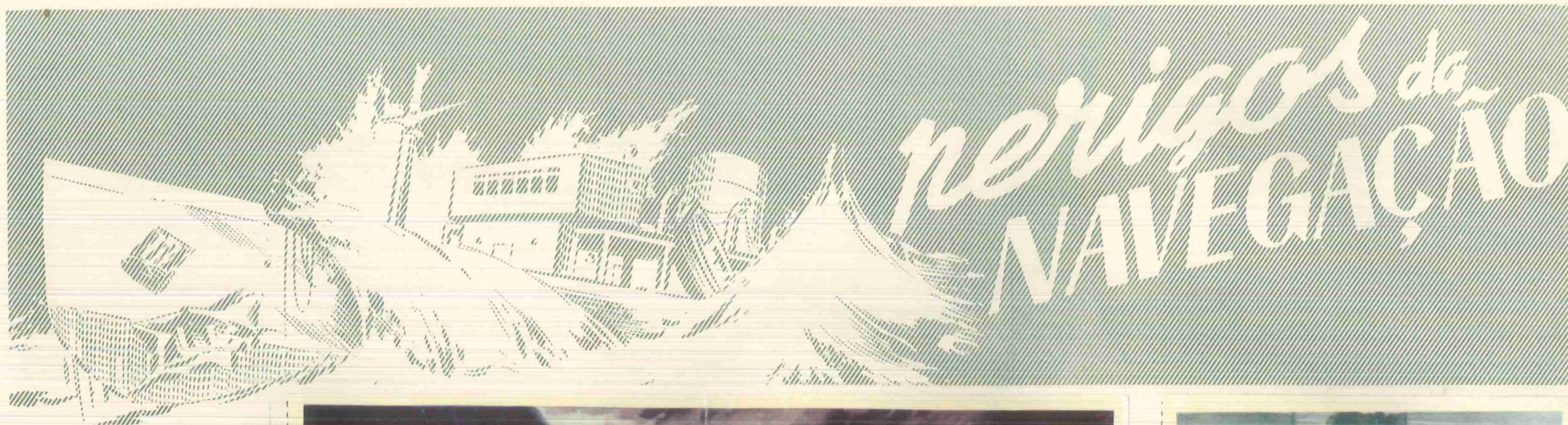
Navio provido de vagões ferroviários. Hoje em dia, podem transportar-se por mar mercadorias e veículos de toda a espécie, graças a estes barcos expressamente equipados para tal fim, e que resultam de grande utilidade.

Nos sítios onde não existe porto, a carga e a descarga das mercadorias efectua-se por meio de barcaças, que se encostam aos navios,e se encarregam de deslocar essas mercadorias, para serem içadas para bordo por intermédio de gruas.

NAVIOS vários

Lanchões para o transporte de unidades ferroviárias completas. Estes barcos encontram-se em serviço entre os portos escandinavos, onde, pela especial constituição das costas, são de grande utilidade.

VOIMA (4.415 toneladas). Quebra-gelos finlandês, com a velocidade de 18 nós por hora e 12.000 cavalos de força. Este tipo de navios é muito necessário nos mares nórdicos, onde as baixas temperaturas provocam frequentes formações de gelo que dificultam a navegação.

MERIKOTKA (1.802 toneladas). Quebra-gelos finlandês, em serviço no Mar Báltico. Os países nórdicos, que precisam de efectuar travessias por águas sujeitas a gelarem, cuidam especialmente da construção deste tipo de navios, a fim de abrirem caminho à navegação corrente.

THULE (1.897 toneladas). Quebra-gelos pertencente a uma série de seis navios da Armada sueca. Pela grande potência das suas máquinas e notável velocidade, presta importantes serviços à navegação nas águas geladas.

TORNADO. — Violento torvelinho, de perigosas consequências para todas as espécies de navios, porquanto surge sempre acompanhado de fortes e velocíssimas rajadas de vento.

NEVOEIRO. — Formado pela diferença de temperatura entre o ar e a superfície marinha. Particularmente abundante nas regiões árcticas e continentais atingidas pelo ar do «Gulf Stream», constitui grande risco para a navegação.

INCÊNDIO. — Se o navio vítima deste acidente se encontra num porto, é ràpidamente socorrido pelos bombeiros destinados especialmente para combater tais sinistros; no alto mar, porém, quando violento, um incêndio pode acarretar as mais desastrosas consequências.

RECIFES. — Estes bancos ou baixios formados no mar por pedras, pontas de rochas ou outros acidentes quase à flor da água, constituem grave risco para os navios, motivo por que estes têm de navegar com todas as precauções.

TEMPESTADE. — A força dos elementos em fúria no alto mar é um dos maiores perigos que ameaçam um navio, sempre na iminência de perder o governo e de ficar, assim, à mercê das grandes ondas e das fortes correntes submarinas.

IATES

Belo e moderno iate de recreio, construído na Holanda. Os iates actuais, conservando a harmonia de linhas dos seus antecessores do tempo da navegação à vela, reúnem toda a espécie de comodidades e progressos da técnica.

BRITANNIA. — Iate dos reis de Inglaterra, dotado de todo o conforto e dos mais recentes instrumentos de navegação. As suas majestosas e elegantes linhas correspondem, de facto, à alta missão que lhe incumbe.

QUEEN ALIYAH. — Luxuoso iate que pertenceu ao rei Faiçal, do Iraque, assassinado durante uma trágica revolta. Dispõe de toda a classe de comodidades modernas e desloca 764 toneladas.

MENGKARA. — Iate de recreio destinado aos membros do Governo da Indonésia. Foi construído na Holanda, país que desenha e realiza magníficas embarcações deste tipo, e desloca 1.200 toneladas. Pode acomodar, com todo o conforto, quarenta pessoas.

DEO JUVANTE. — Iate dos Príncipes de Mónaco, no qual estes realizam as suas viagens de recreio ao Mediterrâneo, onde já são famosas as belas linhas, de harmonioso desenho, desta magnífica embarcação, que desloca 690 toneladas.

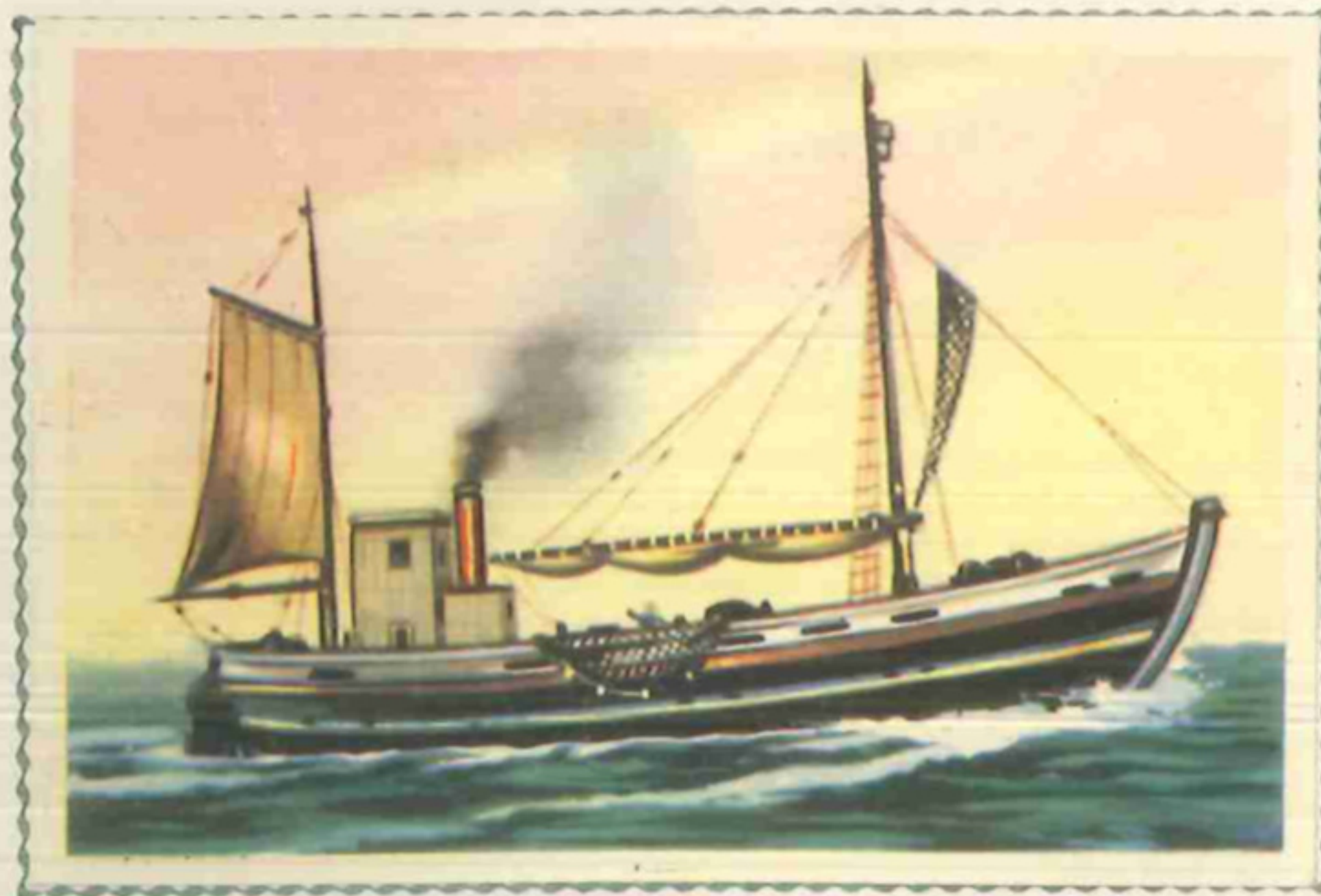
NAVIOS de pesca

Típicas embarcações de pesca, do litoral italiano. Caracterizam-se pelos seus flancos pintados de cores vivas, que alegram as águas do Mediterrâneo quando saem para o cumprimento da sua utilíssima missão.

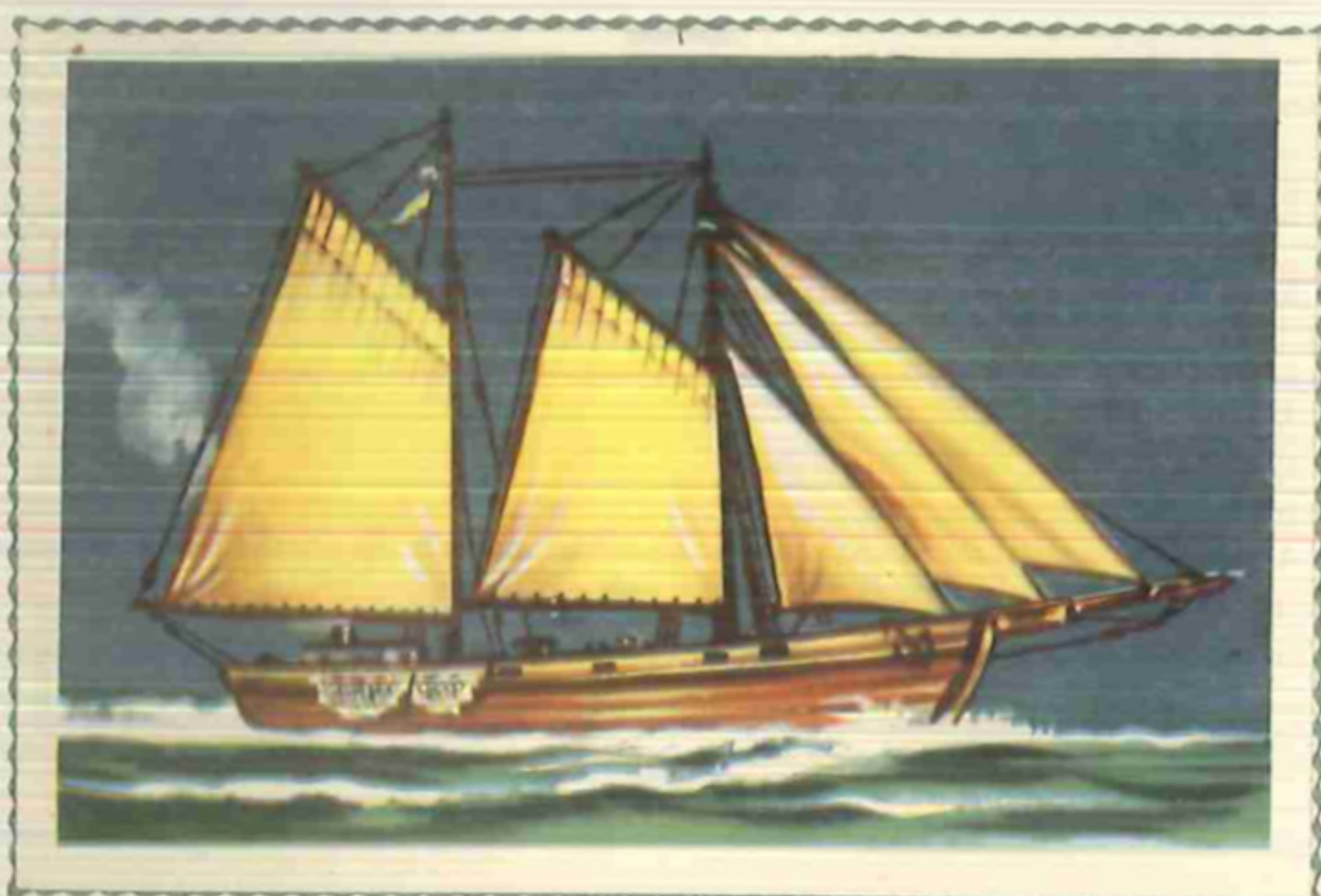
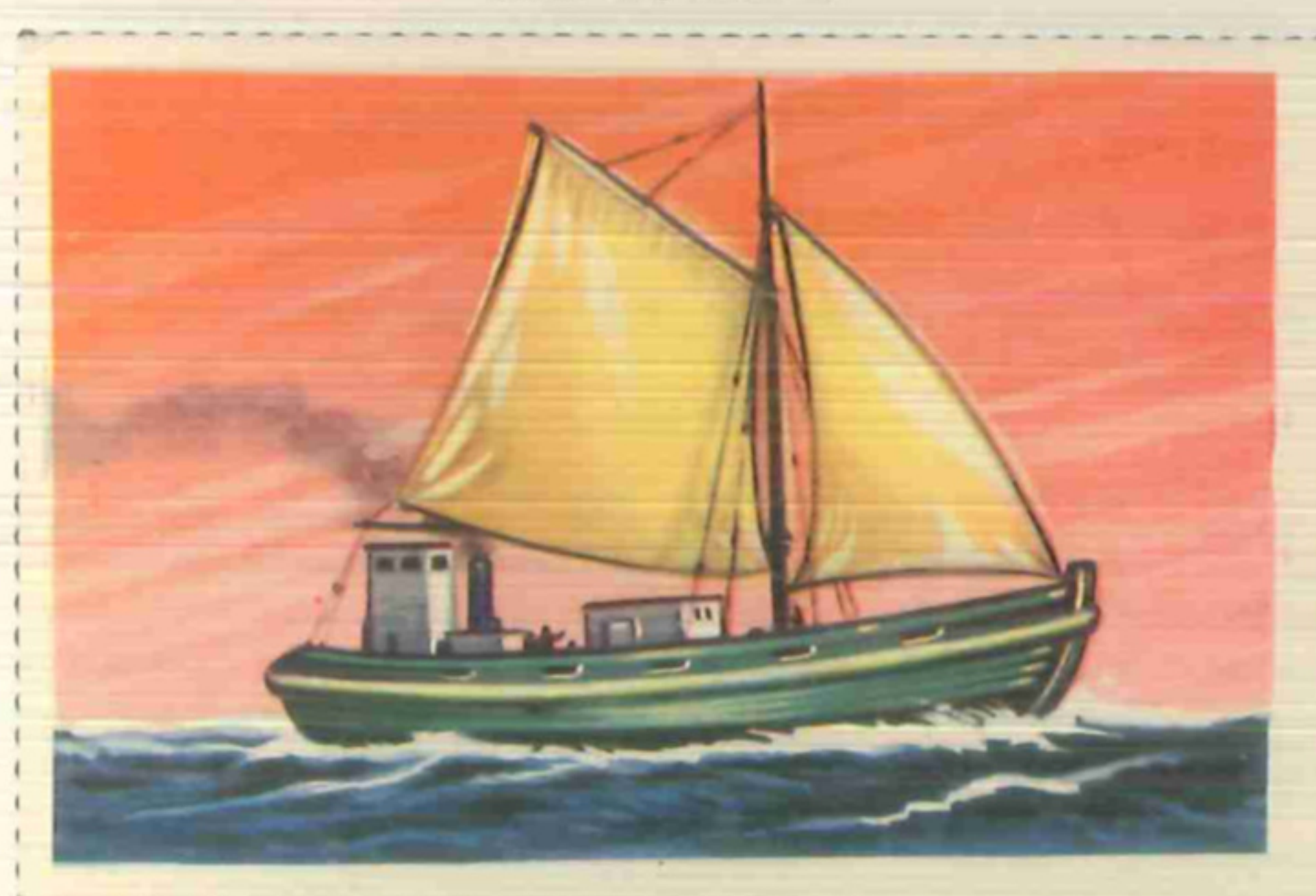
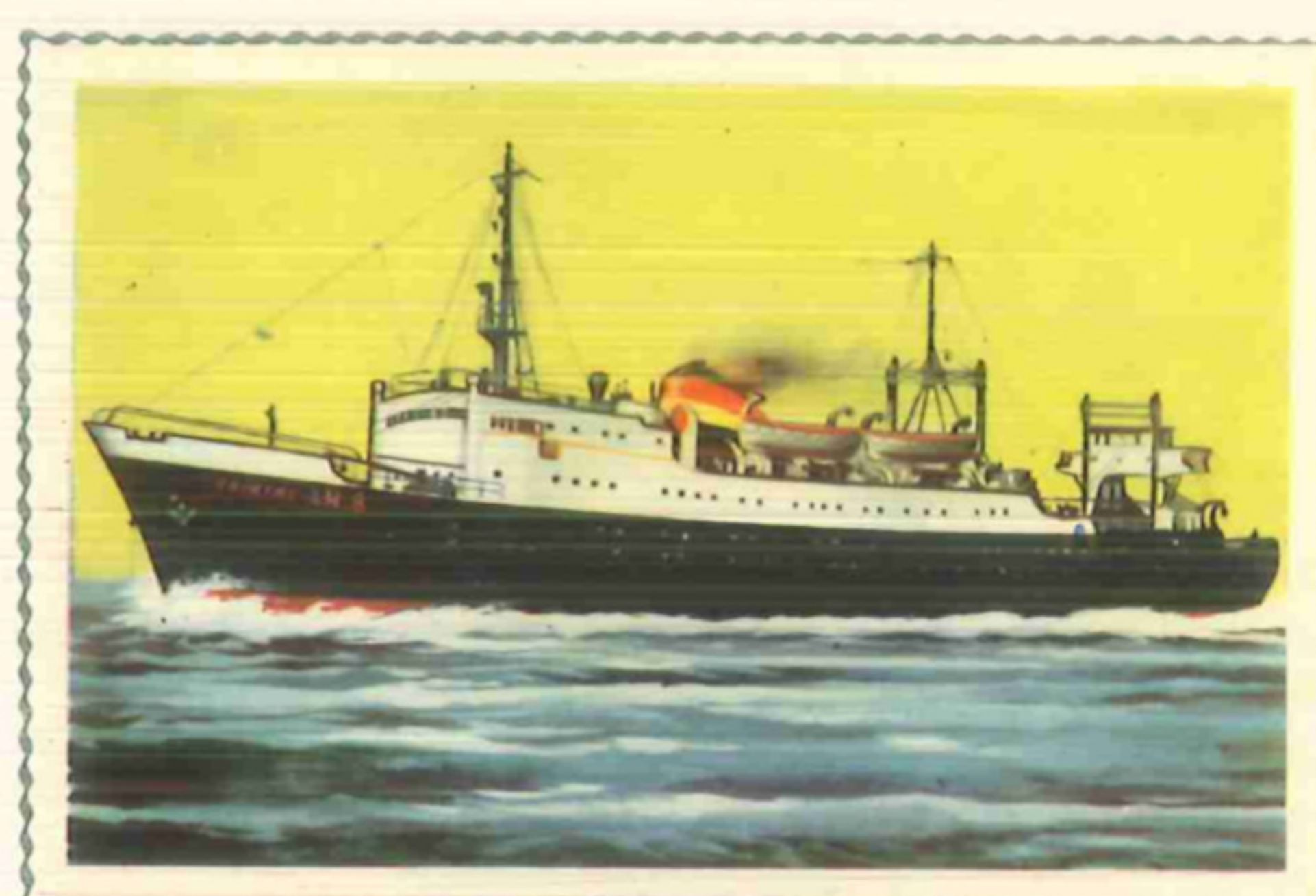
PESCA DA BALEIA NOS MARES ARCTICOS. — Para facilitar a faina, os baleeiros estão dotados de barcos motorizados, que dispõem de um canhão arpoeiro, de grande eficácia na captura dos cetáceos, com os quais os pescadores têm de travar duras pelejas.

Uma vez pescadas, as baleias são conduzidas para este barco, onde se efectua o seu esquartejamento, a fim de se proceder à selecção da sua carne e do seu óleo, que tornam estas espécie de pesca uma das mais valiosas.

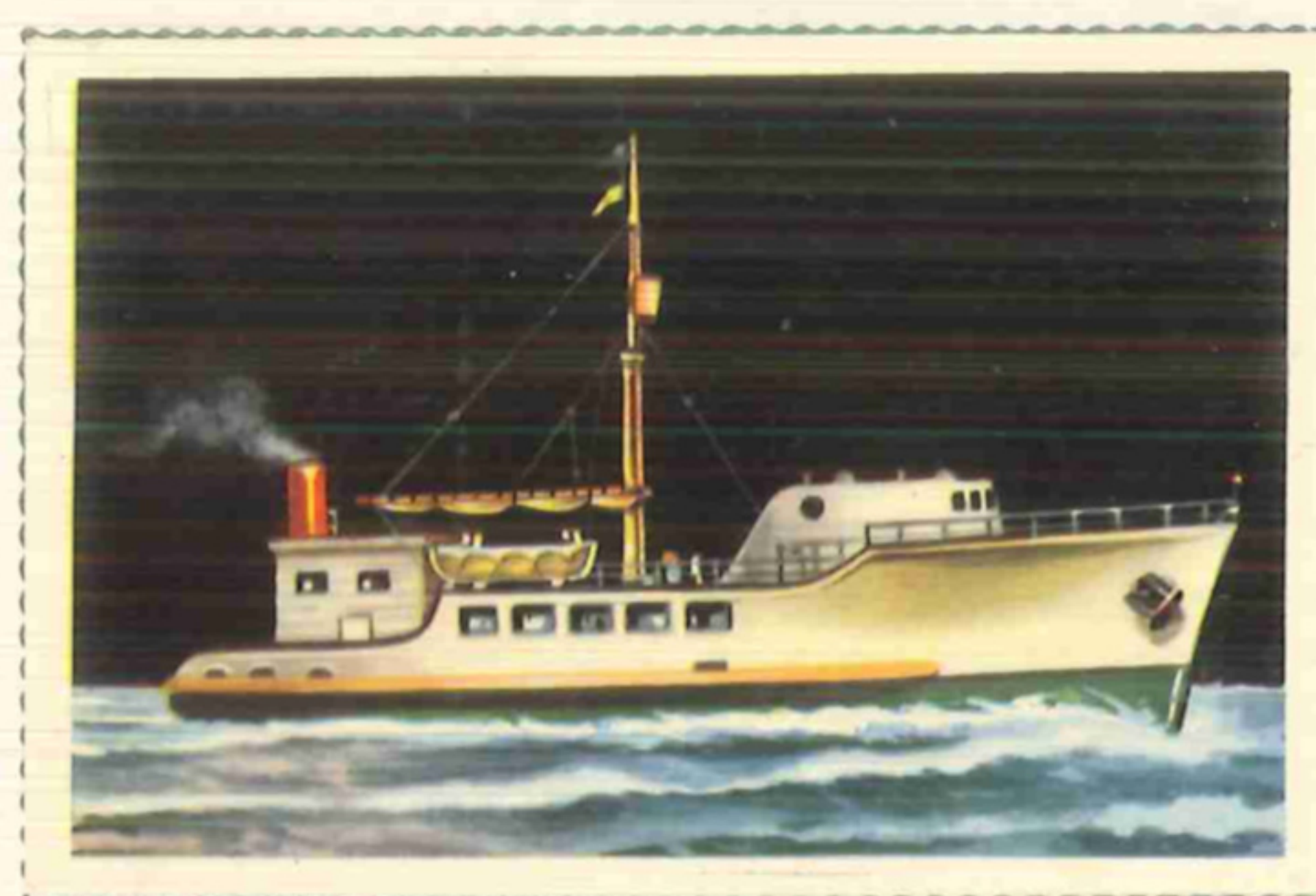
HENRY DENNY. — Moderno pesqueiro inglês. Desloca 675 toneladas e desenvolve a velocidade de 14 nós por hora, o que lhe facilita, de maneira notável, as várias e complicadas manobras das pesca.

BARCA DE PESCA CATALÃ. — Típica embarcação do litoral catalão ,de velhas tradições pesqueiras, onde é habitual assistir à saída de numerosos barcos deste género, em busca do sustento diário dos seus ocupantes.

BARCO DE PESCA NORUEGUÊS. — A Noruega continua a tradição dos países escandinavos, onde a pesca constitui uma das riquezas principais e o sustento de numerosas famílias, que vivem exclusivamente da sua prática.

Flotilha de pesqueiros de tipo corrente no Mar do Norte, onde, lutando, por vezes, com condições de navegabilidade adversas, se dedicam principalmente à pesca do arenque, com resultados quase sempre compensadores, graças à larga experiência dos seus tripulantes.

UK 125 — PESQUEIRO HOLANDÊS. — Do tipo «Insurea», é de grande eficiência na pesca do bacalhau, que exige longas e árduas travessias, para as quais estes barcos estão especialmente apetrechados.

NAVIO DE PESCA BELGA. — Segundo a configuração das suas costas e os hábitos da sua gente do mar, cada país tem as suas flotilhas pesqueiras com características especiais. O cromo representa um clássico navio de pesca belga.

NAVIO DE PESCA PORTUGUÊS. — Nação de grandes e honrosas tradições marítimas, Portugal é, de há muito, um dos mais importantes centros de pesca de todos os géneros. O cromo representa um clássico navio de pesca português, apetrechado para a faina no Atlântico.

NAVIO BACALHOEIRO INGLÊS. — Tal como sucede com a baleia, o bacalhau exige imediata preparação depois de pescado, motivo por que os barcos destinados à sua pesca têm de dispor de condições especiais para esse efeito.

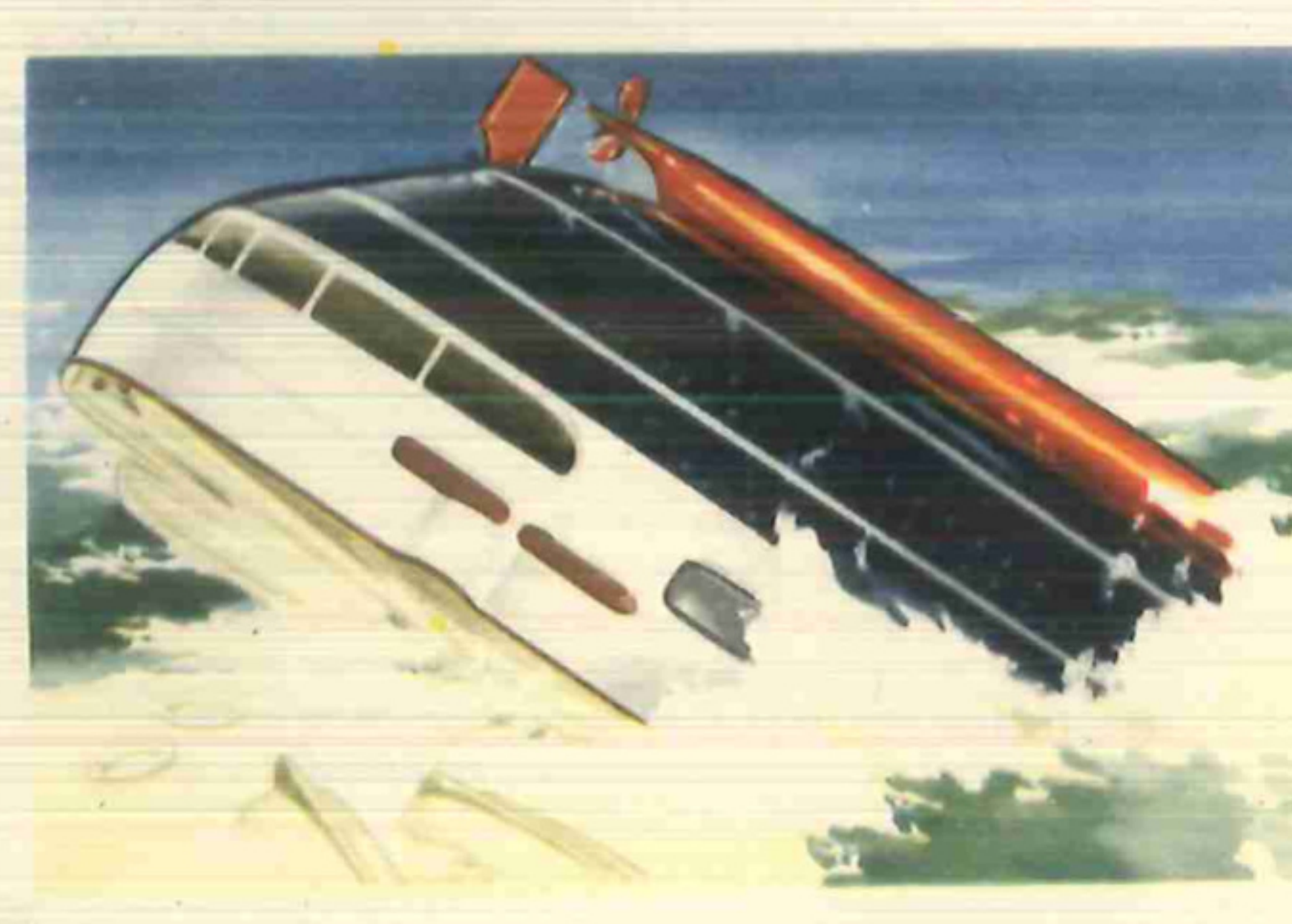
NAVIO-BASE HOLANDÊS. — Nestas unidades realizam-se os trabalhos de preparação e acondicionamento da pesca efectuada nas flotilhas que acompanham este tipo de embarcações.

BARCO DE PESCA FRANCÊS. — Este tipo de embarcação é muito frequente nos litorais gauleses, tanto do Atlântico como do Mediterrâneo, onde a pesca se realiza com grandes cuidados, dado o elevado valor que os exemplares capturados atingem.

Este barco norte-americano foi desenhado especialmente para a pesca do atum, uma das mais produtivas e que requer também um tipo especial de embarcações, tal como o cromo representa.

BARCOS de salvamento

Os tripulantes de um cargueiro aprisionado entre escolhos, vêem-se obrigados a abandoná-lo. Uma lancha do serviço de guarda-costas presta-lhes auxílio, facilitando assim o seu salvamento.

Guarda-costas norte-americano procedendo ao arranjo de uma bóia com luz e sino, para prevenir a navegação da existência de escolhos. A missão deste tipo de embarcações é, como se vê, das mais importantes e arriscadas.

Posto de guarda-costas. Momento de lançar ao mar um barco salva-vidas, destinado a prestar socorros aos tripulantes e passageiros de navios em perigo. Graças a estas embarcações, têm-se evitado muitas tragédias.

Cruciante momento em que se afunda um grande navio de passageiros. Quando tais sinistros ocorrem, a rapidez das operações de salvamento e a serenidade dos passageiros e dos tripulantes são factores essenciais para minorar as consequências da catástrofe.

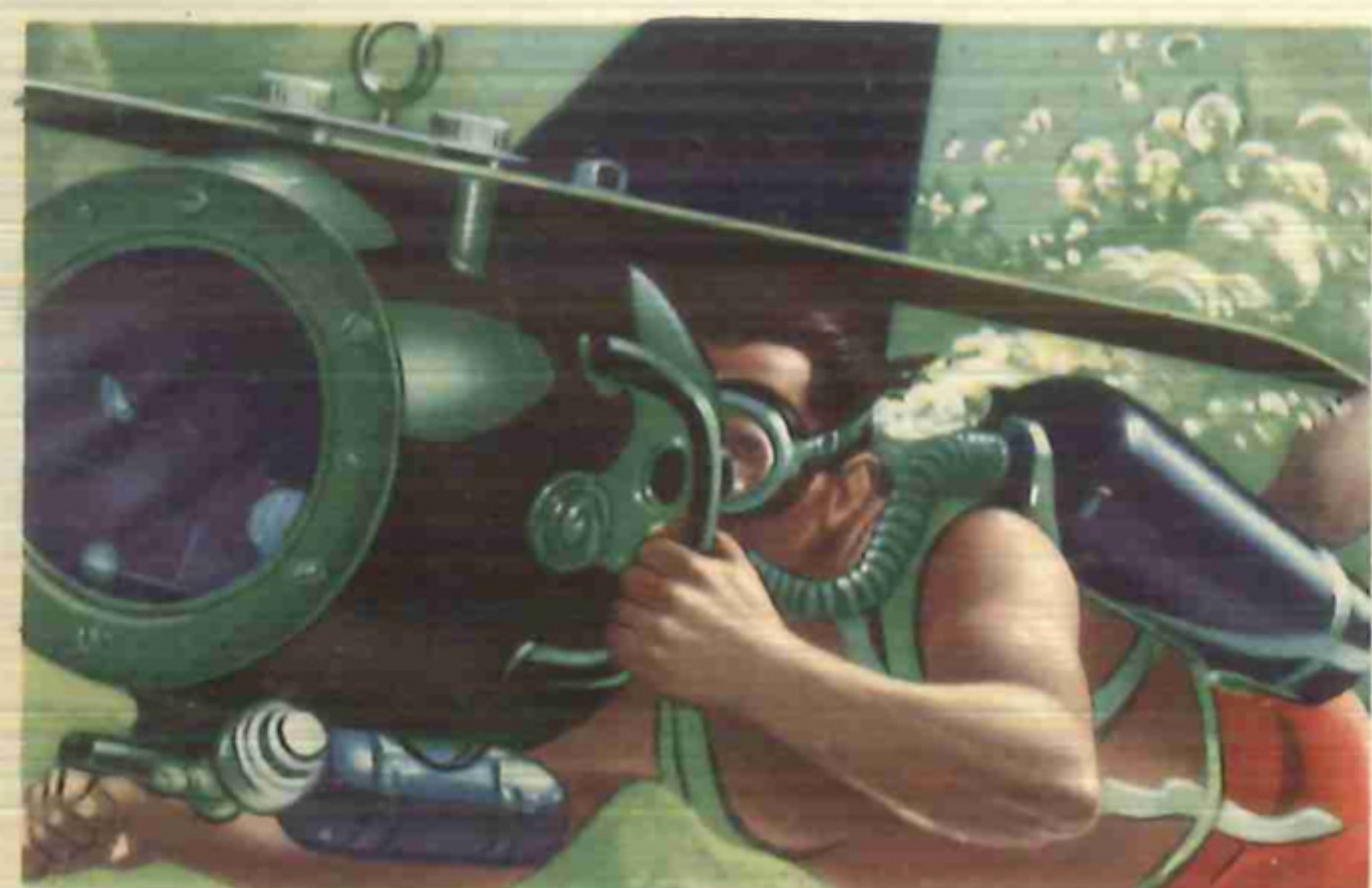
Para assinalar o ponto exacto em que se afundou um navio, barcos especializados colocam bóias que marcam a sua situação. Deste modo, fica-se a conhecer o local, tanto para tentar a recuperação do navio como para evitar que outro choque com os seus restos.

Homens-rãs pertencentes à tripulação de um barco de socorro, inspeccionam um navio naufragado. A valentia e experiência dos homens-rãs são de grande utilidade nas arriscadas e meritórias operações para que são requisitados os seus serviços.

Salvamento de um navio por intermédio de grandes cilindros de ar ligados à estrutura da embarcação. Desta forma, consegue-se aumentar o poder de flutuação do barco sinistrado, e trazê-lo à superfície.

Salvamento por cabo. As pessoas são transportadas numa cesta metálica pendente de um cabo, ligado a outro navio ou à costa. Quando as condições meteorológicas o permitem, este sistema é de grande eficácia.

Salvamento, por meio de botes, dos tripulantes de um navio de carga. Estes pequenos barcos cada vez se aperfeiçoam mais, em segurança e eficária, de molde a prestar melhores serviços no auxílio aos náufragos.

Mergulhador, no momento de ser içado para bordo, depois de uma missão de reconhecimento. Os mergulhadores constituem poderosos auxiliares nas tarefas de salvamento de navios afundados e dos valores que transportavam.

Homem-rã encarregado de tirar fotografias a um navio, a fim de se estudarem os pontos em que se poderão prender os cabos de salvamento. Trata-se de mais uma importante missão em que se demonstra a utilidade dos homens-rãs.

Salvamento de um navio por meio de reboque. Nestes casos, metade da carga do barco avariado passa a ser propriedade do rebocador. São frequentes as «pescas» deste género, entre as quais se registou, há pouco, a de um submarino abandonado.

Salvamento no alto mar, por intermédio de um helicóptero pertencente a um navio de socorro. Este género de aeronaves constitui um excelente auxiliar nas tarefas de salvamento marítimo, sobretudo quando se torna impossível a aproximação de barcos para a recolha das pessoas em perigo.

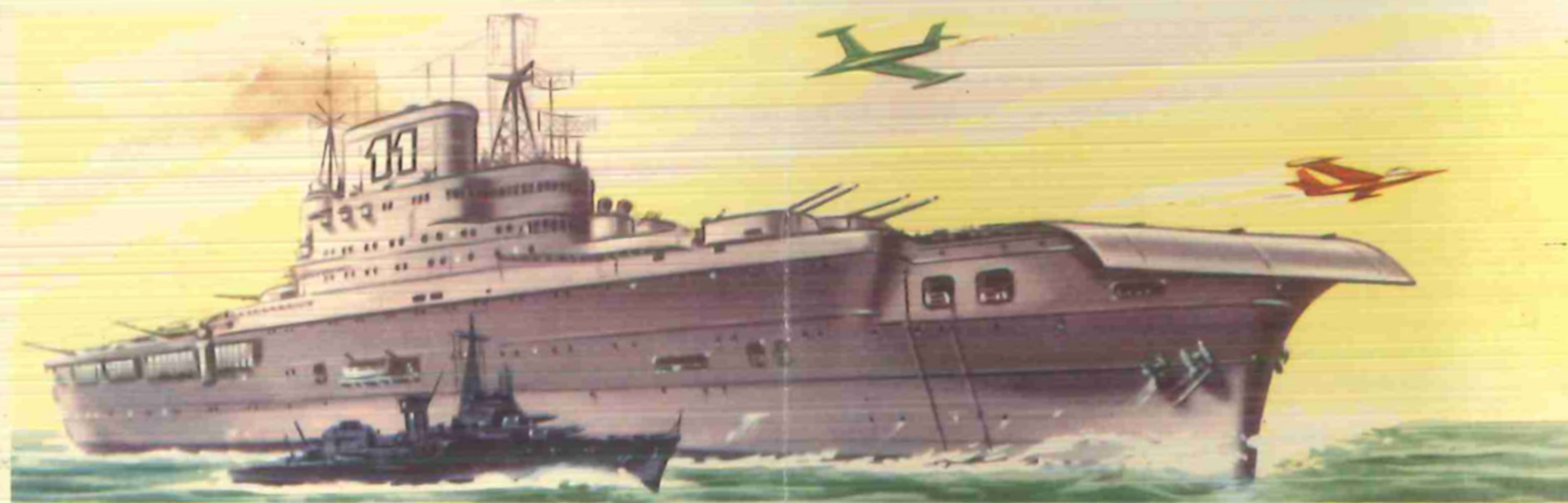
Barco de passageiros, em serviço nos grandes lagos suíços. A placidez das águas permite seguras e agradáveis travessias em magníficos transportes como o que representa o cromo. Alguns destes barcos têm capacidade para grande número de passageiros.

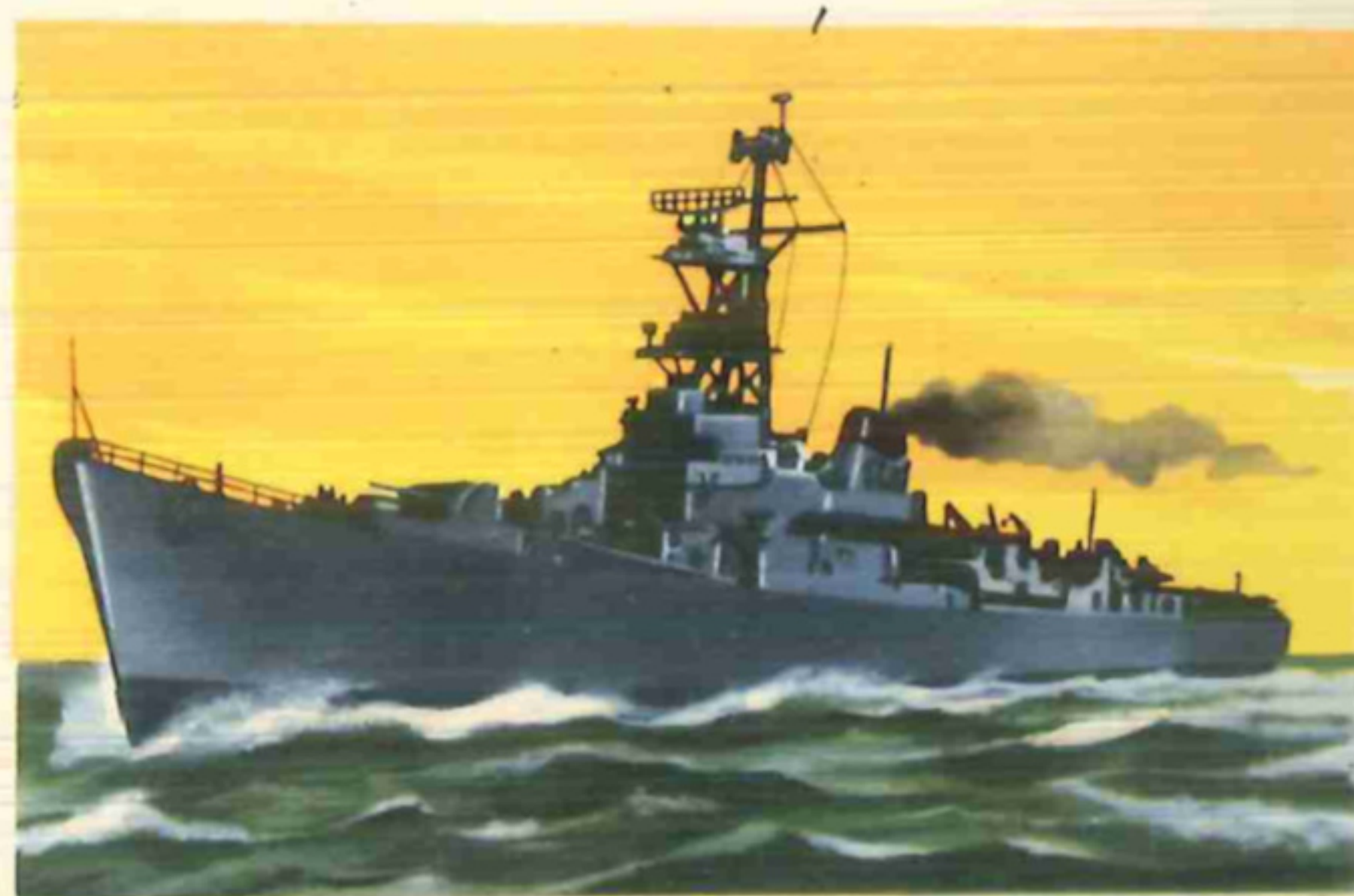
GENERAL OLSEN. — Barco fluvial belga, em serviço durante muitos anos nos grandes rios do Congo, graças ao qual se intensificou a colonização e a civilização daquela região africana.

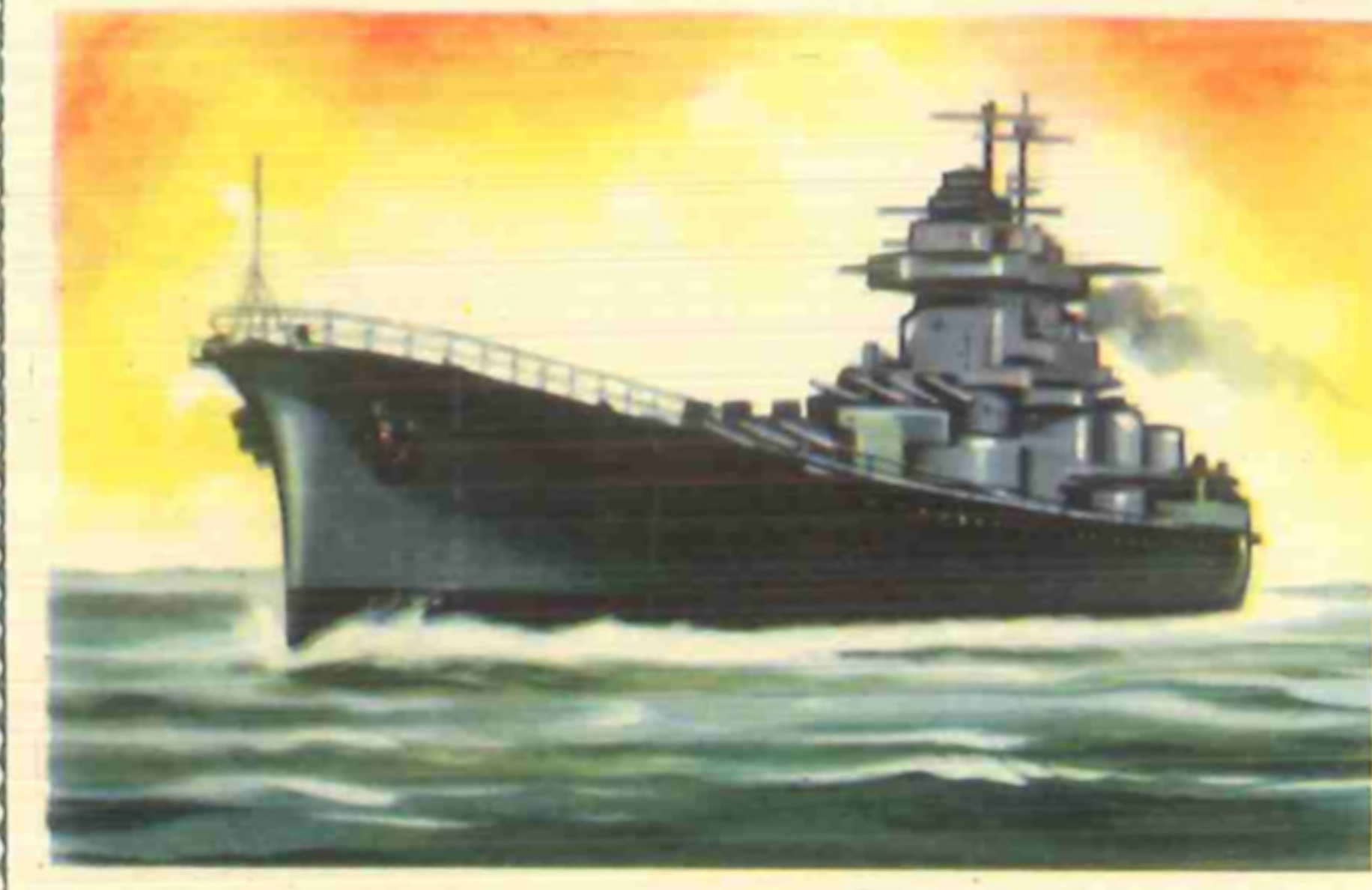
AQUARAMA. — Luxuoso e moderníssimo navio fluvial norte-americano, em serviço no Lago Michigan (Estados Unidos). Desloca 10.600 toneladas, e pode transportar 2.500 passageiros.

SCHWASEN. —. Barco fluvial suíço para o transporte de passageiros nos grandes lagos. A bordo desta magnífica embarcação, os viajantes podem admirar as belas paisagens, tão famosas, das regiões helvéticas.

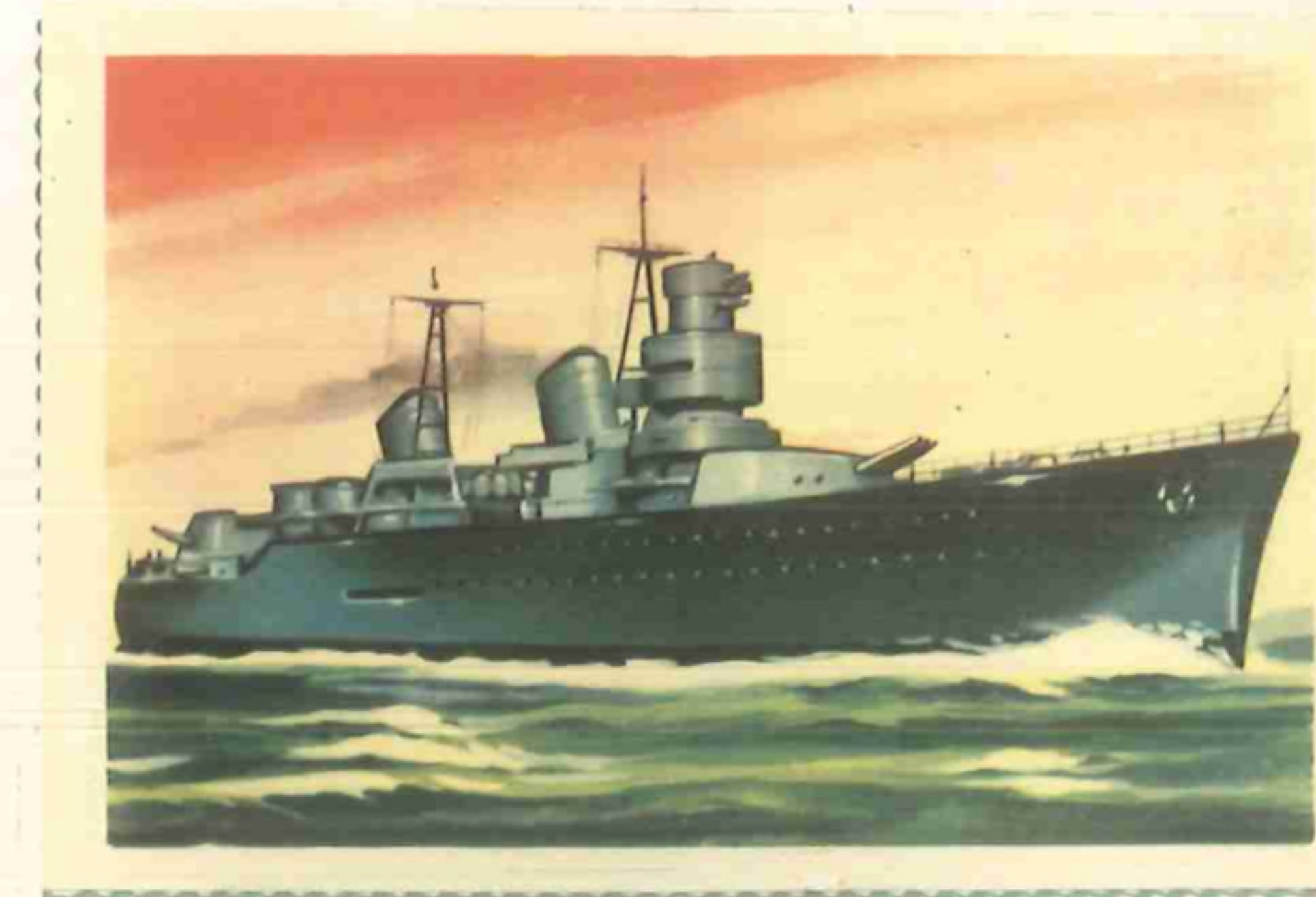
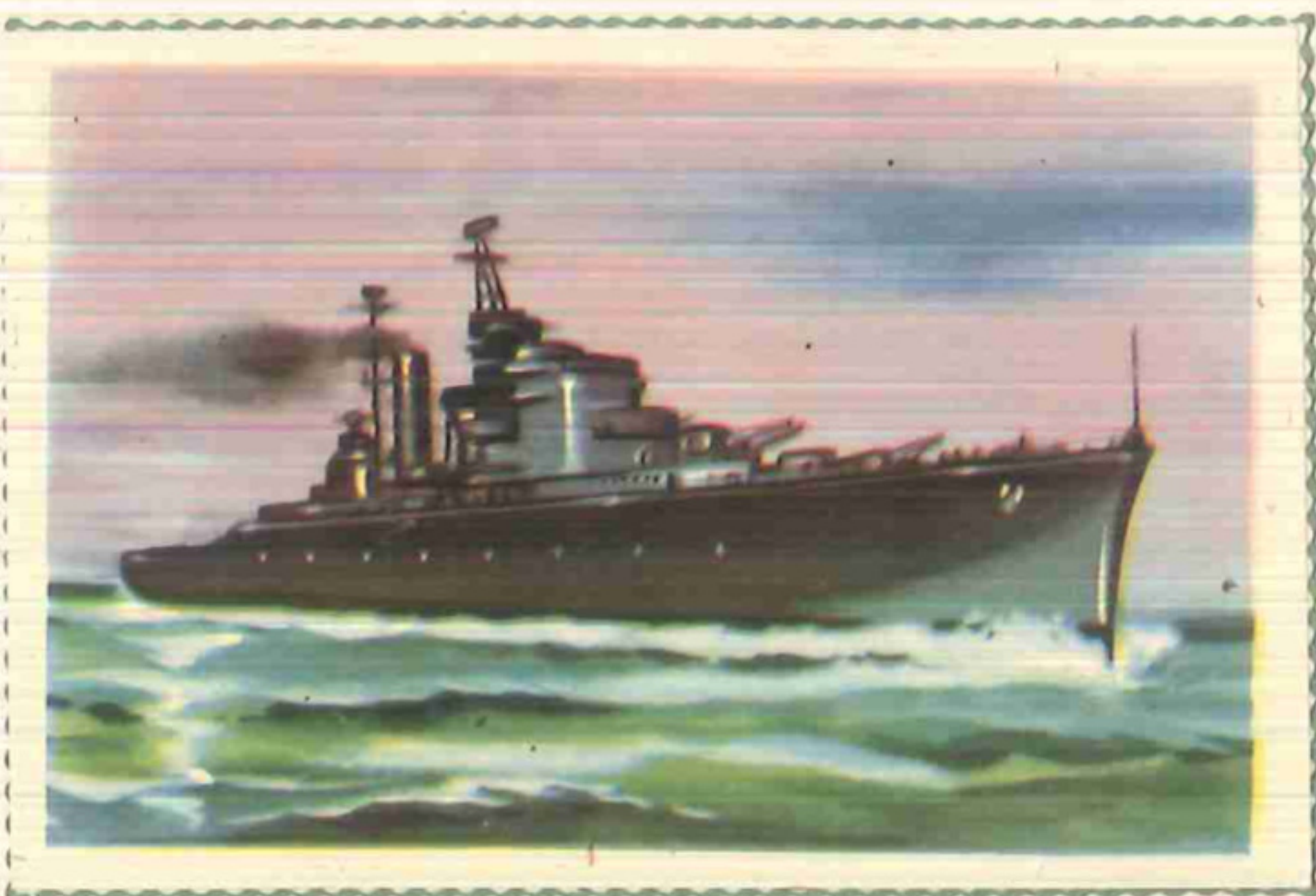
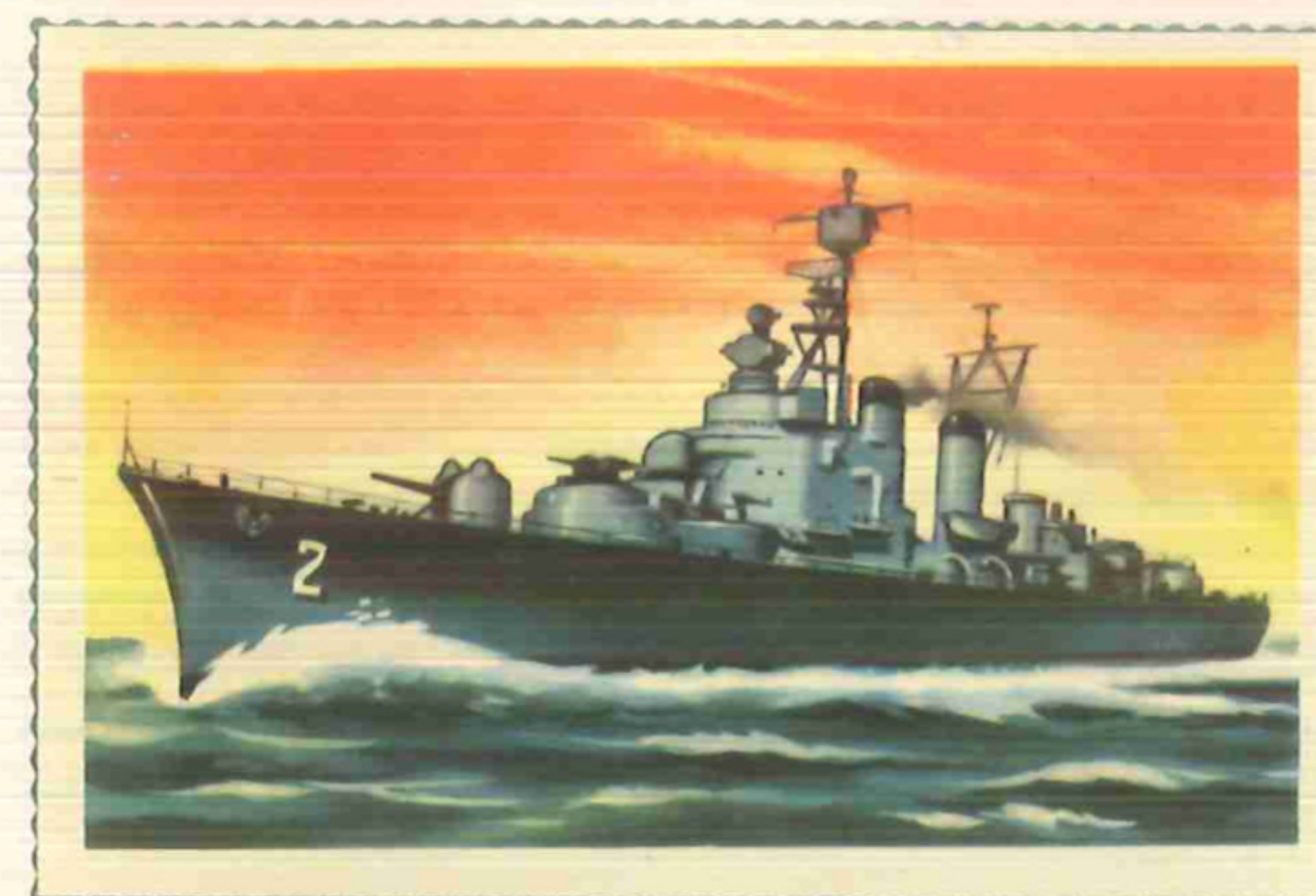
QUEEN OF AFRICA. — Barco fluvial inglês, em serviço nos rios da África Oriental Inglesa. As especiais características dos grandes rios africanos exigem o emprego deste tipo de embarcações.

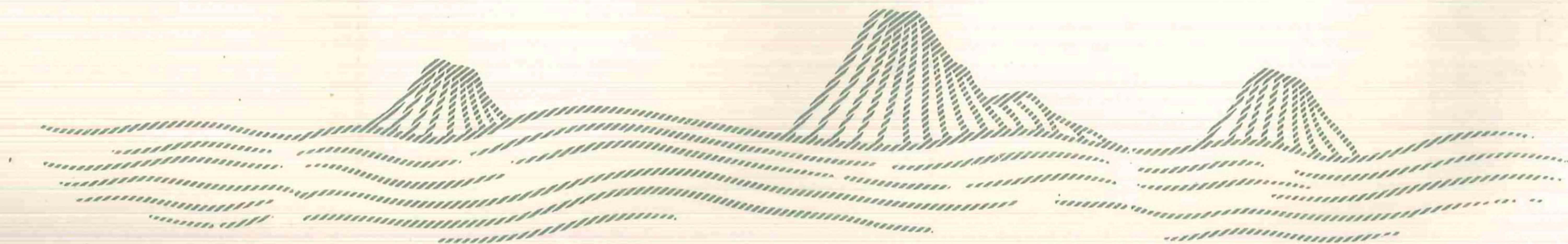
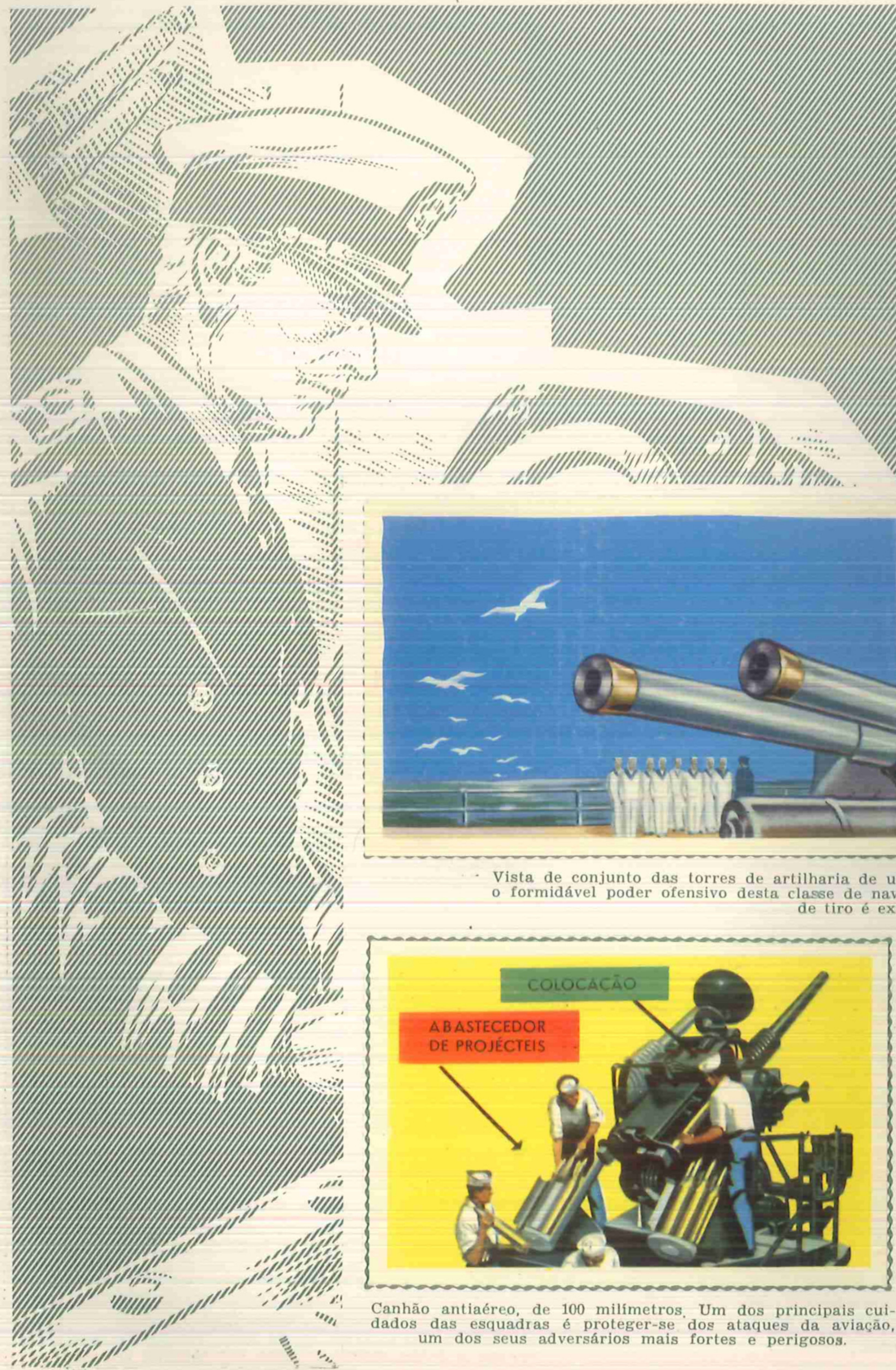
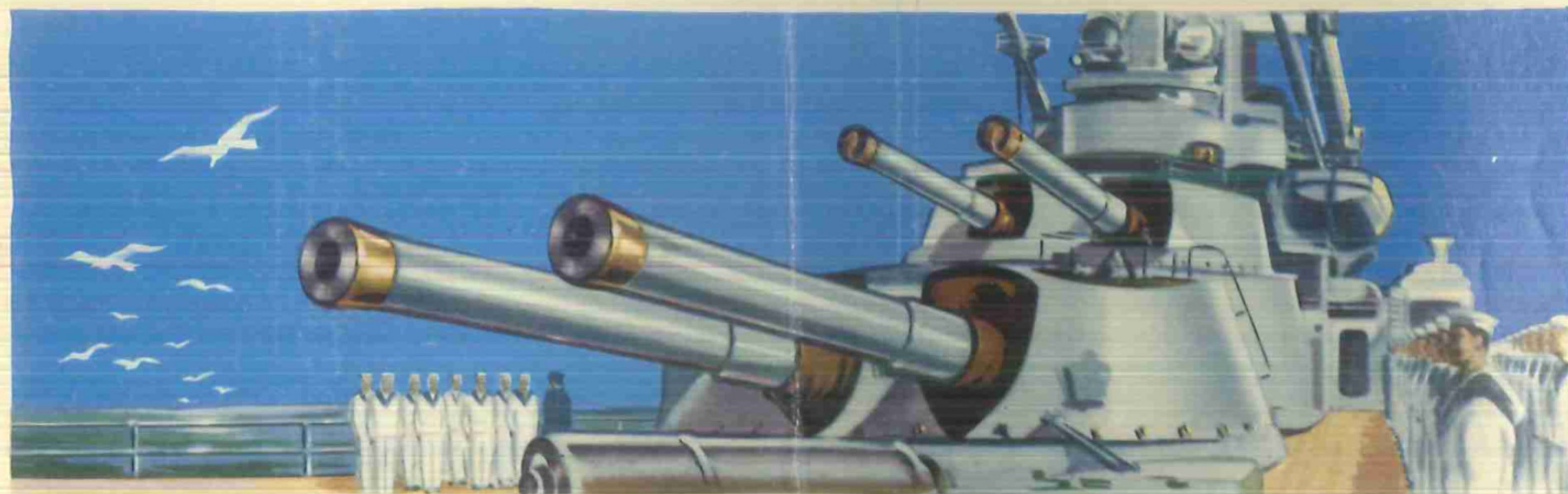
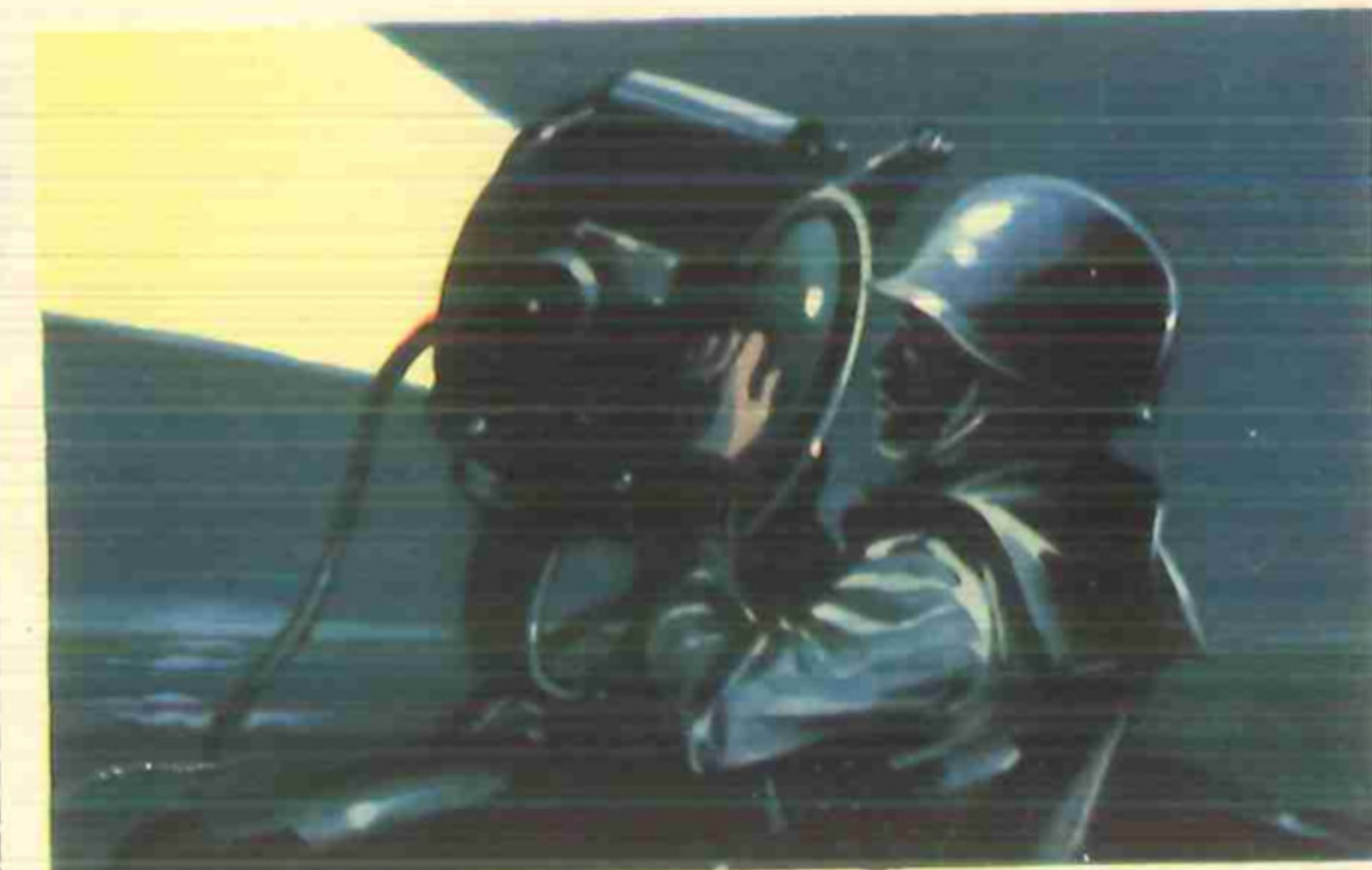
navios de GUERRA

Um moderno porta-aviões norte-americano, nas águas do Mediterrâneo. O poderio naval dos Estados Unidos reflecte-se na grandiosidade e potência das numerosas unidades que compõem a sua Armada.

AFONSO DE ALBUQUERQUE. — Aviso de 1.ª classe, português, de 2.400 toneladas, com 10 bocas de fogo, 2 lança-bombas de profundidade e 1 hidrovião. Construído em 1934-35, em consequência do programa naval de 1930.

Um dos dois escoltadores oceânicos que vão ser construídos, em Lisboa, para a Marinha de Guerra Portuguesa. Desloca 1.300 toneladas e atinje a velocidade de 27 nós por hora.

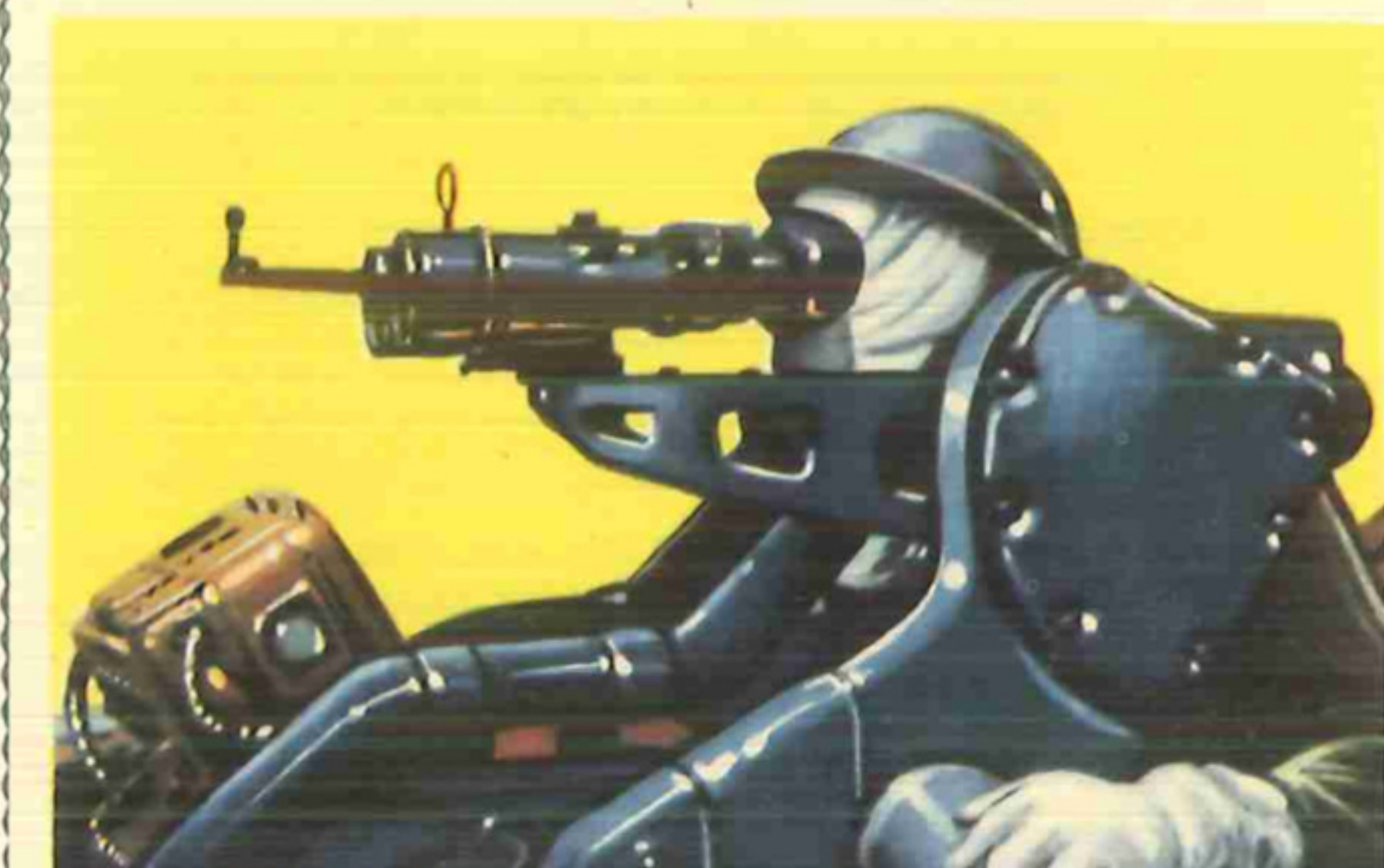
MONTCALM. — Cruzador francês, de 10.850 toneladas. Desenvolve a velocidade de 31 nós por hora. O seu armamento consta de 9 canhões de 152 mm., 8 de 90 mm., 24 peças ant'aéreas de 40 mm., e 16 Oerlikons de 20 mm. Tem a potência de 84.000 c. v.

JEAN BART. — Couraçado francês, de 35.000 toneladas, com a velocidade de 30 nós por hora. Dispõe de 8 canhões de 380 mm., 9 de 152 mm., 24 peças antiaéreas de 10 mm., 28 de 57 mm., e 20 de 20 mm. A sua potência é de 100.000 c. v.

NEW JERSEY. — Couraçado norte-americano, de 45.000 toneladas. A sua tripulação compõe-se de 151 oficiais e 2.637 marinheiros. Tem 212.000 c. v. de força e o seu armamento consta de 9 canhões de 406 polegadas, de 20 de 127, 80 peças antiaéreas de 40 polegadas e 50 Oerlikons de 20.

SEA WOLF. — O mais moderno submarino atómico norte-americano. Desloca 2.500 toneladas. Com um quilo de urânio, pode fazer uma travessia de 3.000 milhas, à velocidade máxima. O seu armamento mantém-se secreto.

TRE KRONER. — Cruzador sueco, de 8.000 toneladas. Velocidade: 35 nós por hora. Armamento: 7 canhões de 152 mm., 27 de 40, 6 tubos lança-torpedos. Tem 100.000 c. v. de força.

DE RUYTER. — Cruzador pesado holandês, de 9.335 toneladas. Desenvolve a velocidade de 33 nós por hora e dispõe de 8 canhões de 152 mm., 8 de 57 e 8 peças antiaéreas de 400 mm. A sua força é de 80.000 c. v.

MARC A. MISCHER. — «Destroyer» americano de tipo moderno. Desloca 4.400 toneladas e desenvolve a velocidade de 35 nós por hora. Dispõe de 2 canhões de 127 mm., 4 de 76, 2 tubos de lança-foguetões teleguiados, e outras armas secretas.

LEGAZPI. — Moderna canhoneira espanhola. Entrou ao serviço em 1951. Desloca 2.246 toneladas. Está armada com 6 canhões de 120 mm., 8 de 37, 6 peças antiaéreas de 20 mm. e 4 morteiros. A sua velocidade é de 20 nós por hora.

armas e ACESSÓRIOS

Vista de conjunto das torres de artilharia de um couraçado moderno, na qual se pode observar o formidável poder ofensivo desta classe de navios. Os canhões são de 380 mm, e a sua eficácia de tiro é extraordinária.

Pequeno projector de sinais, para transmitir ordens de um navio para outro da esquadra. É de grande utilidade em toda a espécie de comunicações e muito empregado ainda presentemente.

Canhão antiaéreo, de 100 milímetros. Um dos principais cuidados das esquadras é proteger-se dos ataques da aviação, um dos seus adversários mais fortes e perigosos.

Moderno aparelho para o lançamento de projécteis anti-submarinos. Foi posto ao serviço dos navios da N. A. T. O., organização defensiva, criada entre os países do Atlântico Norte.

Rectificador exterior de tiro. Um marinheiro, com a cara e as mãos protegidas por amianto, é o encarregado deste acessório das peças de artilharia, cuja eficácia de tiro se tornou, assim, extraordinária.

Intercomunicador interno. Por intermédio destes telefones, podem transmitir-se ordens para todas as dependências de um grande navio de guerra, permitindo, assim, uma perfeita sincronização de serviços.

Quando se recolhe a âncora, regam-se as correntes com água doce, a fim de libertar o metal da acção corrosiva da água salgada. Os modernos navios de guerra são objecto constante de especiais cuidados na luta contra os efeitos da água do mar nas suas partes metálicas.

As ondas de radar, ao chocar com os objectos — neste caso, a costa próxima — são devolvidas a um painel, no qual, por intermédio de imagens luminosas, se observa a existência de recifes ou barcos inimigos, favorecendo, assim, a segurança do navio na sua deslocação sobre as águas.

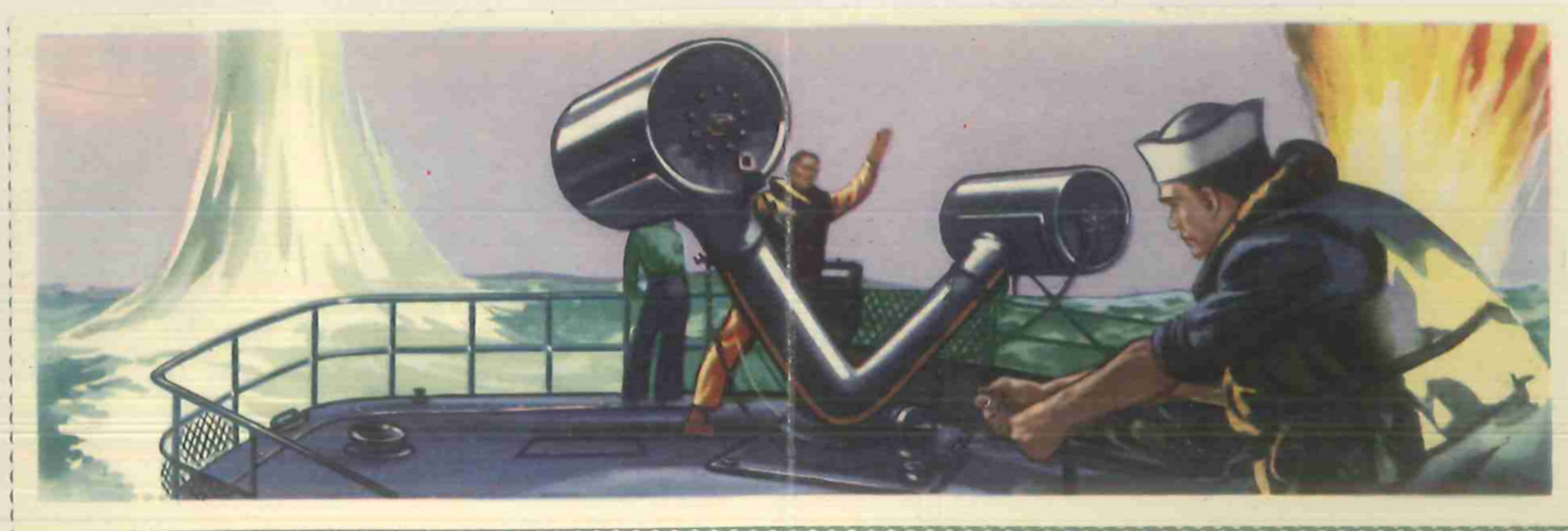
Interior do posto de comando de um submarino. Pode ver-se em primeiro plano o comadante da nave a observar a superfície do oceano pelo periscópio. A missão dos submarinos em guerra requer das suas tripulações preparação apurada.

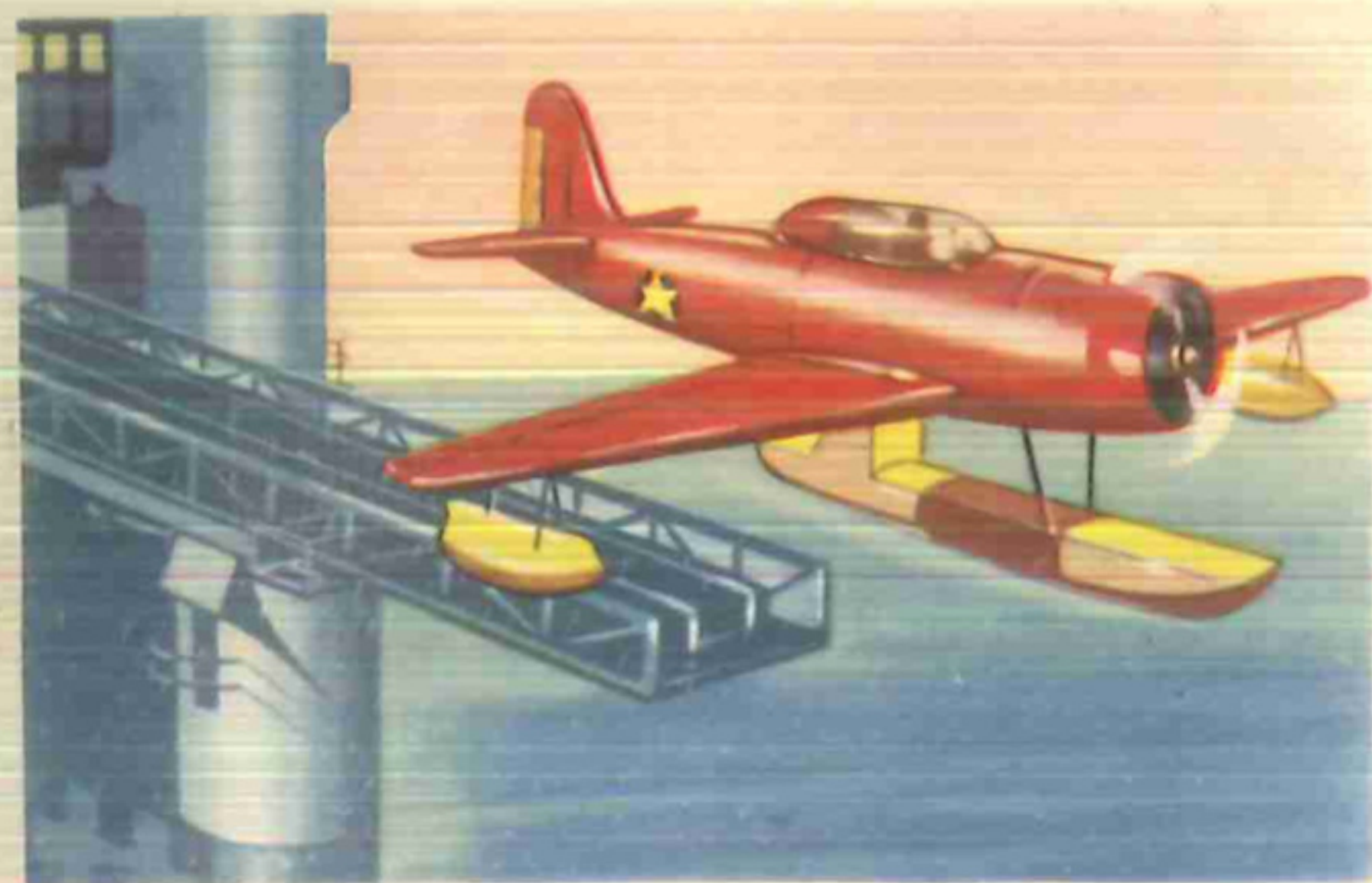
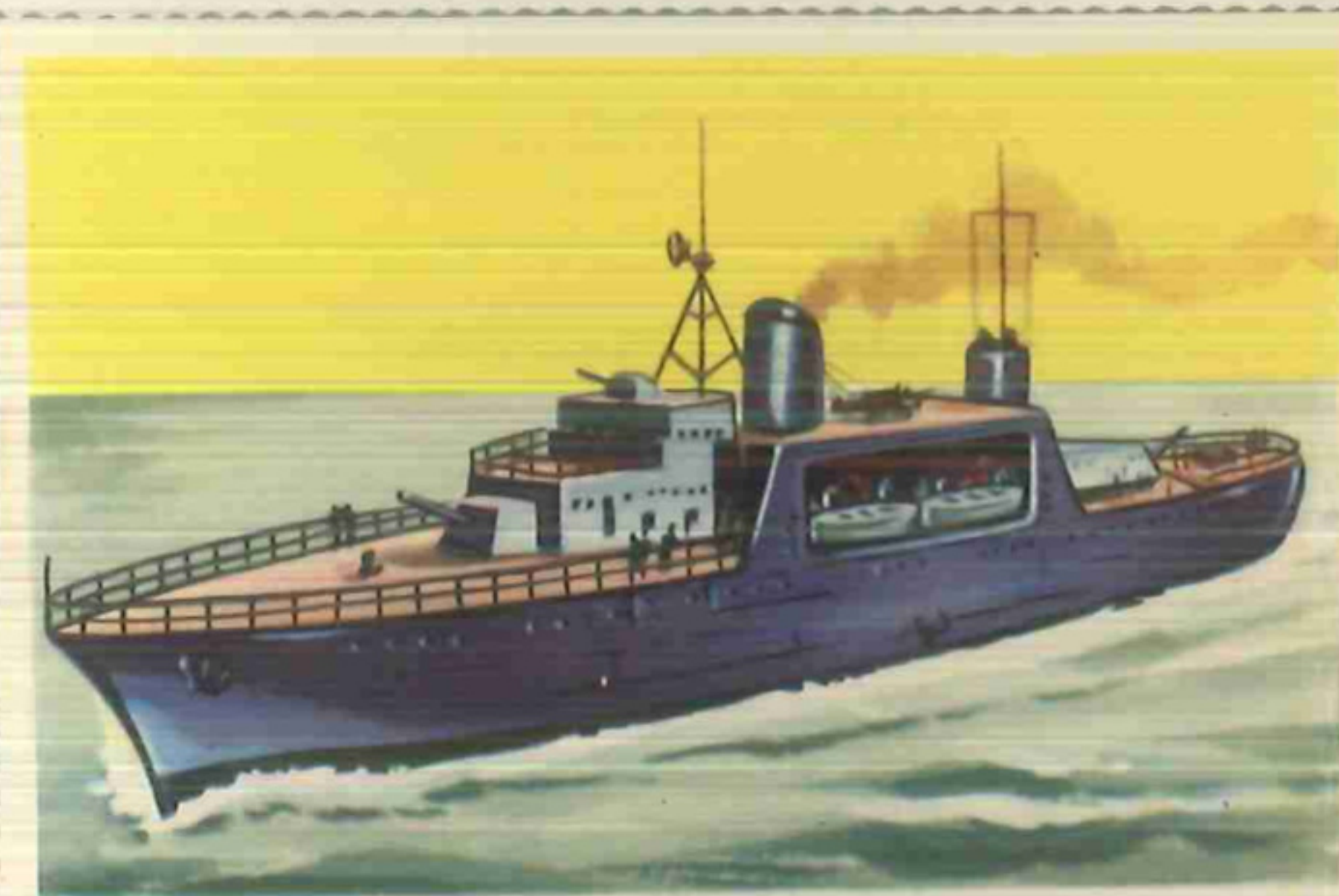
Nos actuais vasos de guerra, as camas dos tripulantes estão dispostas conforme se pode observar no cromo, porquanto, assim como se aperfeiçoa o poder ofensivo de tais navios, também se melhoram as condições de vida das tripulações.

Entre as tarefas dos marinheiros, figura a baldeação — ou limpeza das cobertas — que se realiza por rigorosos turnos de guarda. A vida a bordo, dura e difícil, exige das tripulações constante e árduo esforço.

Os mais modernos navios de guerra estão providos de lança--projécteis teleguiados. A sua acção é altamente destrutiva, motivo por que tais unidades figuram entre os mais recentes meios de combate dos nossos dias.

Homens-rãs removem defesas inimigas submarinas. Esta missão perigosíssima é levada a cabo antes de um eventual desembarque anfíbio. Na última guerra, surgiram os meios de combate mais inesperados, entre os quais os homens-rãs.

Grandes navios-barcaças, capazes de acondicionar tanques e armamento em elevada quantidade, transportam para as praias as forças de desembarque. Deste modo, foi possível conquistar, durante a última guerra, posições consideradas inexpugnáveis.

CARGAS DE PROFUNDIDADE — Estas cargas explosivas são o inimigo mais temido e poderoso dos submarinos ,os quais, para se furtarem aos seus efeitos terríveis, têm de se refugiar nas grandes profundidade. Não raro, porém, são atingidos antes de o conseguirem.

Rectificador de tiro. No interior das torres, os artilheiros especializados orientam as descargas até as balas alcançarem o alvo. É uma tarefa que requer muita calma e paciência para conseguir uma perfeita rectificação, com o máximo de eficiência e velocidade.

Lançamento, de bordo de um cruzador, de um hidroavião de reconhecimento. Tais aparelhos são os vigias da Esquadra, e, durante os seus voos de exploração, comunicam constantemente com a base, realizando uma tarefa muito útil.

Este navio é uma autêntica oficina de reparações flutuantes, e destina-se a evitar que os barcos com avarias de somenos importância tenham de efectuar grandes travessias até ao porto próprio. Está dotado de defesas antiaéreas, para o caso de ataque inimigo.

Ponte de comando de um couraçado moderno. O comandante e os oficiais dirigem deste local estratègicamente situado, todas as manobras deste verdadeiro colosso das frotas de guerra actuais.

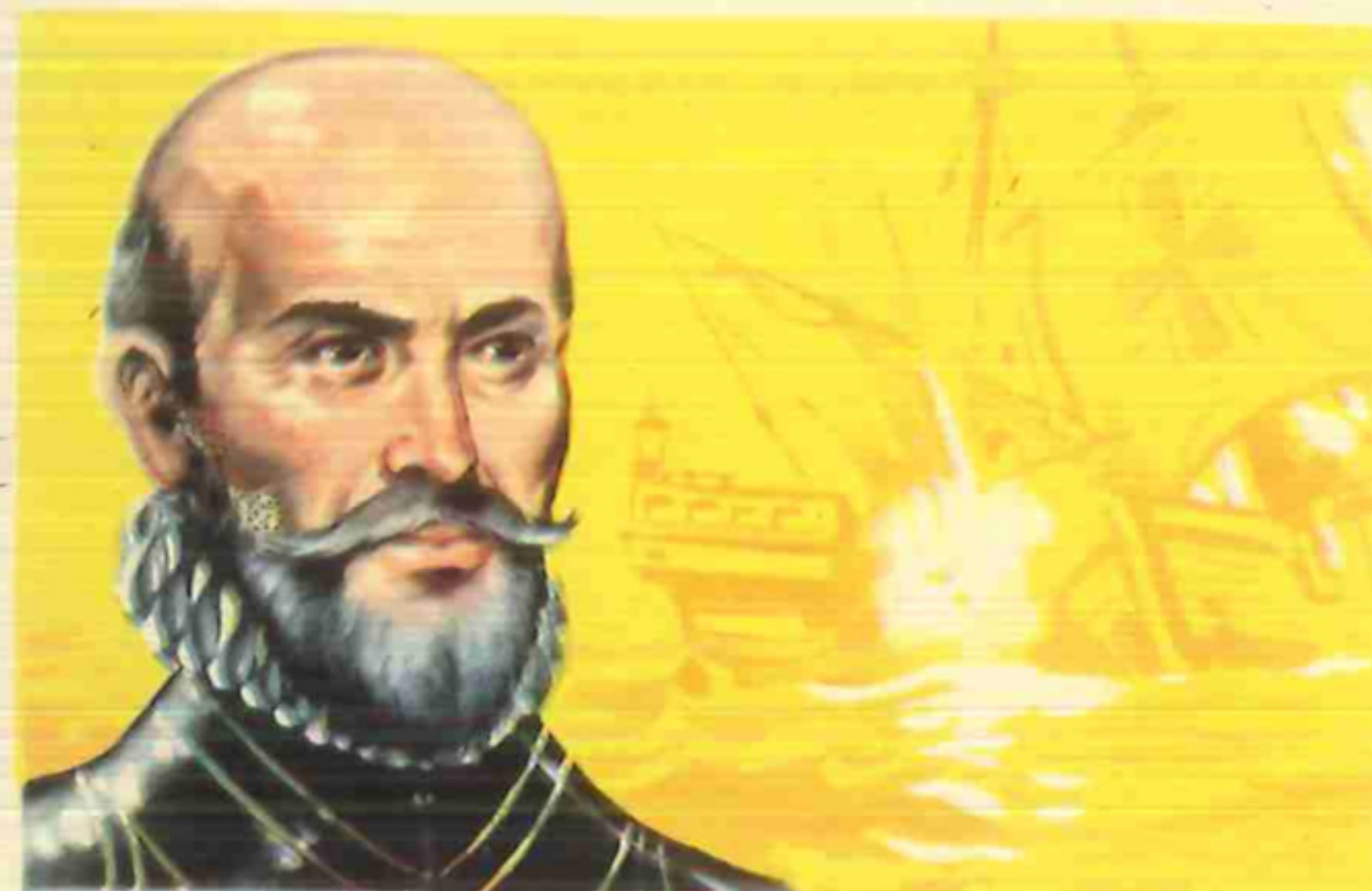
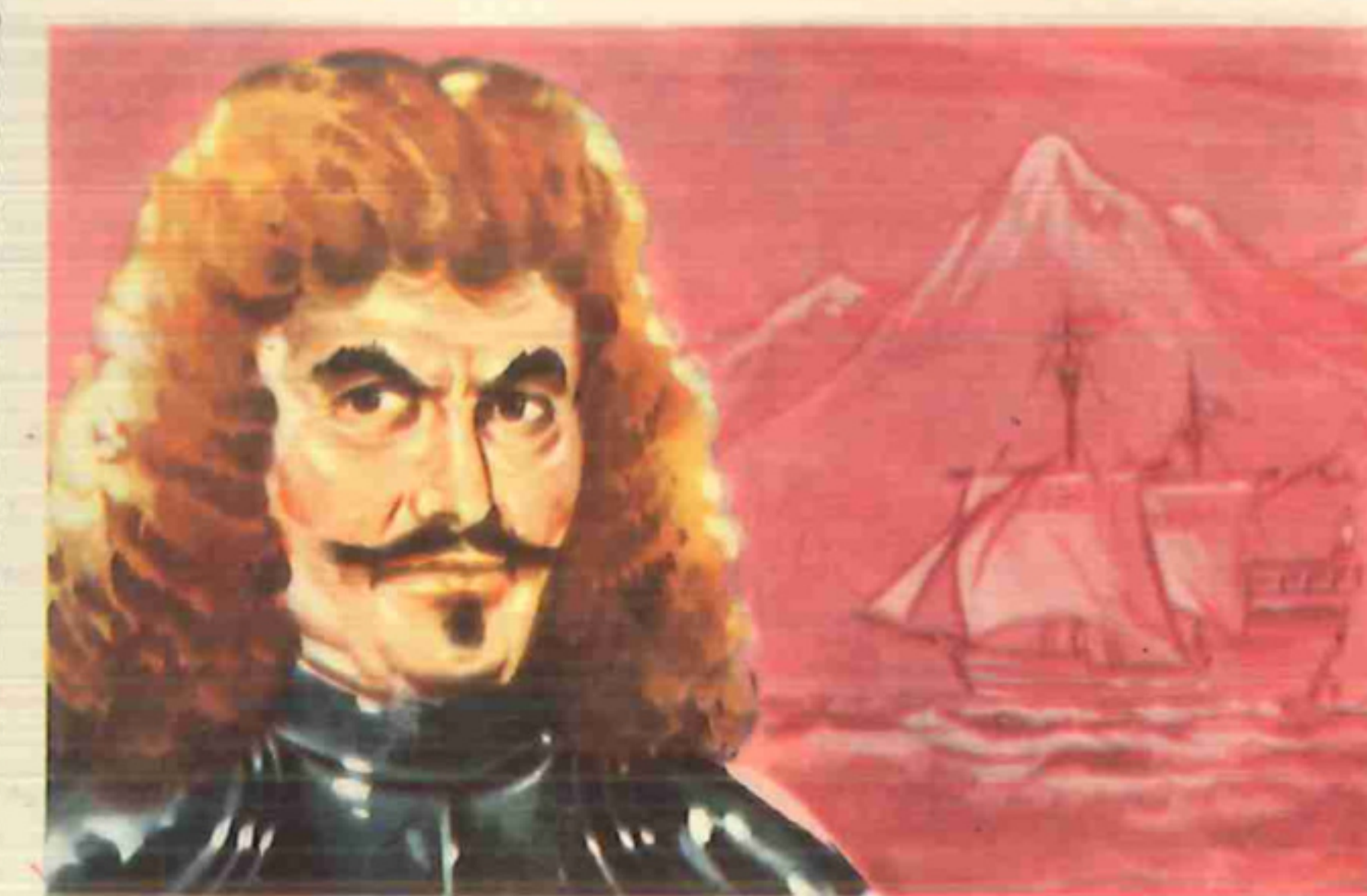
Câmara de torpedos de um submarino. Os marinheiros encarregados destes tubos lança-torpedos têm de se conservar constantemente alerta, já que, da sua atenção e rapidez, dependem, em grande parte, o êxito dos disparos.

Telefone especial para a intercomunicação das várias torres do navio. No seu aperfeiçoamento, as esquadras modernas aproveitam todas as conquistas da técnica para melhorar a sua eficácia ofensiva e defensiva.

Baterias de popa de um couraçado, em movimento para estibordo, a fim de o proteger de um possível ataque. Os navios de guerra têm de estar sempre atentos a todas as surpresas de carácter bélico.

Herois e BATALHAS

BATALHA DE TRAFALGAR — Este famoso combate travou-se em 1805, entre as esquadras inglesa e espanhola. De singular importância para o futuro dos países europeus, constituiu escola de heroicidade marítima, de grande influência nas gerações que se lhe seguiram.

AFONSO DE ALBUQUERQUE — Grande guerreiro português, nomeado Governador da Índia, em 1509. Conquistou Ormuz, Goa e Malaca, duas das chaves do Oceano Índico. Afonso de Albuquerque tornou o nome de Portugal respeitado e temido em todo o Oriente. Faleceu em Goa, no ano de 1515.

ÁLVARO DE BAZAN — Célebre almirante espanhol, primeiro Marquês de Santa Cruz de Marcerrado. Tomou parte na batalha de Lepanto e ocupou Tunes. Nasceu em Granada, em 12 de Dezembro de 1526, e morreu em Lisboa, em 9 de Fevereiro de 1588.

JEAN BART — Famoso aventureiro francês, mais tarde Comandante da Marinha Real do seu país. Nasceu em Dunquerque, em 21 de Outubro de 1650 e morreu em 27 de Abril de 1702, após uma vida recheada de peripécias de toda a espécie.

HORACIO NELSON — Célebre Almirante inglês. Nasceu em Burnham Thorpe (Norfolk). Venceu a batalha de Abukir, ou do Nilo, e morreu na de Trafalgar, em 1805, à frente da sua esquadra vitoriosa.

COSME DAMIÃO DE CHURRUCA Y ELORZA — Insigne marinheiro espanhol, nascido em Motrico, no ano de 1761, e morto heròicamente na batalha de Trafalgar, em 1805.

CARVALHO ARAÚJO — Este brilhante oficial da Marinha de Guerra portuguesa, nascido em 1880, morreu heròicamente, em 1918, durante o primeiro grande conflito mundial, a bordo do caça-minas que comandava, ao defender de um submarino alemão o navio de passageiros que protegia.

Batalha da Jutlândia, travada em 1916, durante a primeira grande guerra europeia. Este histórico combate entre as esquadras inglesa e alemã, foi o fim do poderio naval germânico.

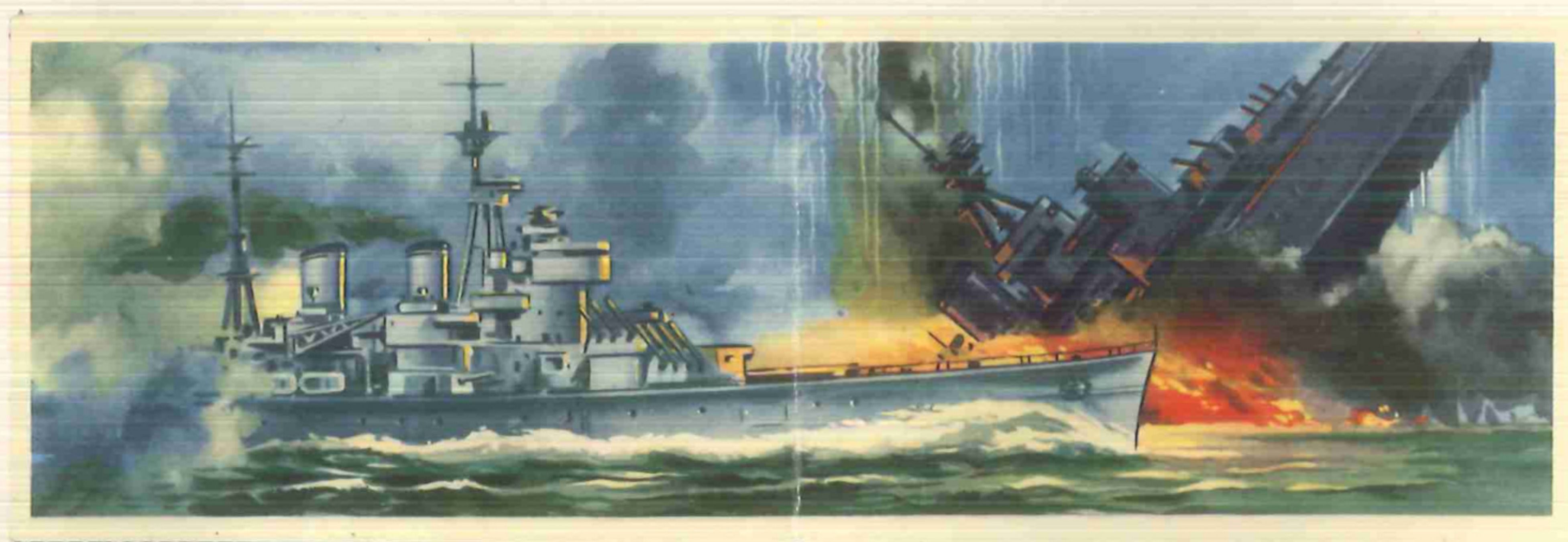
ISAAC PERAL Y CABALLERO — Insigne marinheiro-electricista espanhol, inventor do submarino que tem o seu nome. Nasceu em Cartagena, no ano de 1851, e morreu em 1895.

JOHN RUSHWORTH JELLICOE — Famoso almirante inglês, nascido em 5 de Dezembro de 1879. Comandou a frota inglesa na batalha da Jutlândia, em 1916. Quando morreu, em 20 de Novembro de 1935, era primeiro Lord do Almirantado.

ALMIRANTE HALSEY — Este oficial americano desempenhou brilhante papel na luta contra o Japão. Comandou a esquadra dos Estados Unidos na batalha para a reconquista da ilha de Guadalcanal.

ALMIRANTE ERNEST J. KING — Nascido em 1878. Na última Guerra Mundial, foi comandante da esquadra dos Estados Unidos e tomou parte em muitas operações que concorreram notàvelmente para a supremacia aliada nos mares.

ALMIRANTE CUNNINGHAM — Nascido em 1883, ingressou como cadete no velho navio «Britannia», em 1897. Na primeira Guerra Mundial, foi comandante de flotilha. Pela sua brilhante acção no Mediterrâneo, na última guerra, foi promovido a almirante.

ALMIRANTE NIMITZ — Nasceu em 1895. Aos dez anos, ingressou na Academia Naval, e, aos vinte e sete, era chefe da frota submarina do Atlântico. Na última Guerra, comandou a esquadra norte-americana do Pacífico.

Afundamento do couraçado alemão «Bismark», devido à acção conjunta da esquadra e da aviação inglesas, no ano de 1942, durante uma das batalhas mais famosas da última guerra mundial.

41
4
AGÊNCIA
Portuguesa
DE
REVISTAS
CONTINENTE
6$00
ULTRAMAR
7$50